Nro. 45

EDITORIAL ABRIL

AGOSTO 1964

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO $ 50

COMO ABLANDAR SU AUTO NUEVO

GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO

En Uruguay
$ UR. 8.-

https://argentoteca.blogspot.com

en la noche

gran clase

FIAT

Noche de gala... noche de gran clase.
En toda circunstancia; EL 1500 - GRAN CLASE
destaca su línea y confirma su superior
calidad: CALIDAD FIAT... siempre al día!

el 1500 gran clase

DIRECTA

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO

SUMARIO

EDITORIAL	Turismo en déficit	28/29
TRANSITO	Defensas peatonales en el límite de lo tolerable	60
LA GRAN PRIMICIA	PARABRISAS presenta un prototipo argentino	76/78
ROAD TEST No. 29	Hoy probamos el Di Tella Magnette	34/38
ESTACIONAMIENTO PRIVILEGIADO	El día que el diablo pegó un portazo	27
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Ford Taunus (montañas sombrías, autos alegres)	64/65
GRAN SUPLEMENTO DE TURISMO	Córdoba: Circuito de las Sierras Chicas	50
PARA VIAJAR SEGURO	Ojo con los frenos	30/32
PROBLEMAS VIALES	La Ruta Nº 11 en el Noroeste	49/51
INFORMACIONES UTILES	Medidas del despeje para no arruinar el automóvil (Nota 2ª)	44/47
	Vuelve el misterioso ablande	52/54
CUESTIONES LEGALES	Pecando bajo la lluvia	40/42
EXAMINANDO EL TRANSITO	San Pablo de Brasil - Agárrese como pueda	70/72
	Un semáforo, por amor de Dios	74
NORMAS PARA EL SEGURO	Cómo comprar un sueño tranquilo	82/84
DEPORTES	Los "dragsters". Hala con las bestias de mil caballos	56/58
	A la conquista del campeonato mundial	87/89
	Polémica: TC-TN, y lo que pasó en el mes	90/91
NOTICIAS LOCALES	Noticiero argentino	66/69
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Automóviles usados	92/96
	Camiones usados	97
	Automóviles 0 kilómetro	97
SECRETEANDO	La sobremesa del Secretario Técnico	98
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	5/24

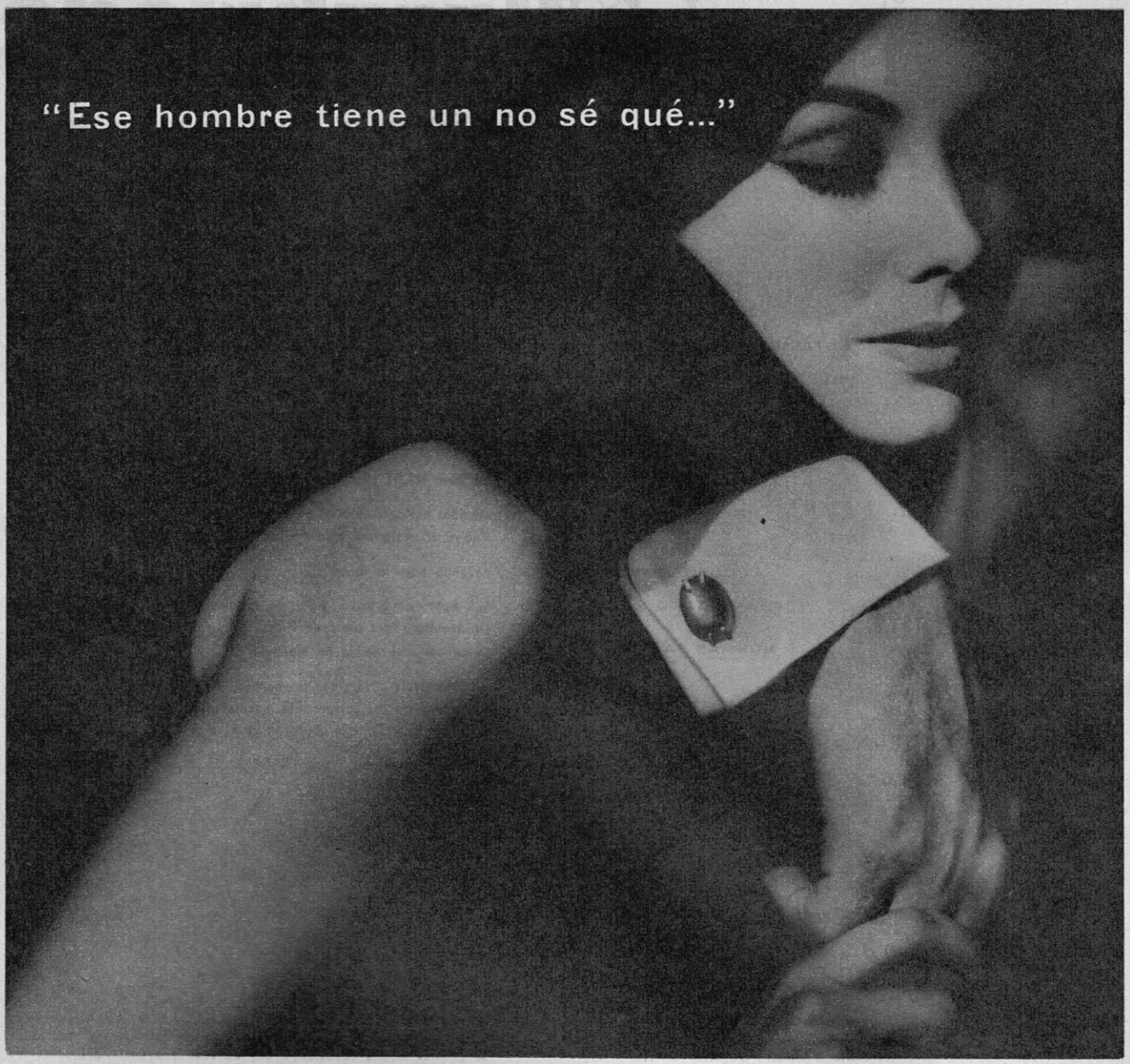
45 AÑO V Agosto 1964 este número aparece el 16 de julio

Director: CESAR CIVITA
Subdirector: RAUL H. BURZACO
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsal en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Publicidad:
Director: MARCELO CUIDET
Promotores: GERARDO CEROLINI
RODOLFO H. SABATINI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet, Carlos Ibáñez. FOTOS: Williams Fredes, Carlos Parera. Fotos de San Pablo: Cortesía de la revista colega "Quatro Rodas".

Copyright 1964 por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A., Alem 884 - Buenos Aires - República Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones Internacionales y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Nombre de la revista registrado como marca. Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 813.190. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 6548. —
REDACCION: Avda. Alem 884, piso 1º - T.E. 31-1431. PUBLICIDAD: T.E. 32-7134. En Brasil: Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halevy 8, París IX. En Italia: Via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad por nuestra parte. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior: Ryela, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Cap. Fed., T.E. 30-8022. SUSCRIPCIONES: Anual $ 550 por envío simple; $ 650 envío certificado. Números atrasados: $ 55 el ejemplar. Agregar $ 10 para remito por correo. Carpeta encuadernadora: $ 100 a suscriptores, $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal, con giro postal o cheque sobre Buenos Aires.

https://argentoteca.blogspot.com

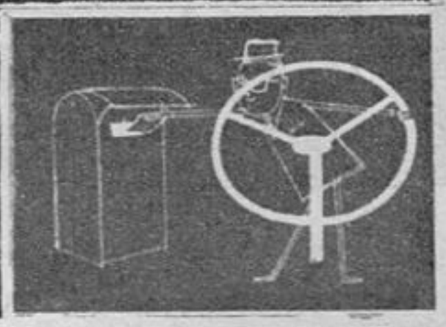


TIENE EL ATRACTIVO DE LOS HOMBRES QUE USAN ICE BLUE

En todo momento su forma de actuar revela amplia seguridad, tiene magnetismo... personalidad... El sabe lo que quiere, por eso, prefiere ICE BLUE Aqua Velva, loción para después de afeitarse. Sus propiedades humectantes entonan y vivifican su piel. Disfruta durante todo el día de una fragancia intensamente fresca, es el personalísimo y varonil perfume ICE BLUE.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



Avda. Alem 884, 1er. piso, Cap. Fed.

Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Avenida Alem 884, 1er. piso, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente PARABRISAS extenderá su servicio de correo para satisfacer mayor cantidad de solicitudes.

En distintas oportunidades hemos recibido cartas que contenían preguntas un tanto ingenuas o que incluían afirmaciones improbables o imposibles. Publicadas algunas de estas en buena fe, hemos comprobado posteriormente la reacción de los presuntos firmantes, quienes nos han comunicado que no han sido ellos quienes enviaron las cartas, y que el objeto de las mismas es hacerles poner en ridículo.

Considerando que no podemos evitar la acción de presuntos chistosos, ya que la verificación individual de las cartas que llegan es imposible, hemos resuelto que en lo sucesivo no se publicarán los nombres de los firmantes, sino sus iniciales o los seudónimos que quisieran adoptar. En los casos en que los lectores deseen comunicarse con otros lectores, rogamos nos escriban directamente y nosotros haremos llegar las cartas a los interesados por correo.

No obstante, recomendamos muy especialmente que en las cartas que se envíen a CORREO PARABRISAS, se incluyan el nombre y dirección del remitente. No solamente esta práctica asegurará prioridad en el envío. sino que en muchos casos facilitará la respuesta directa por correo en el caso de no haber lugar para publicar la carta. Juntamente con el nombre y dirección, los lectores podrán, si así lo desean, indicar el seudónimo que quieran usar en caso de publicación de la carta, para reconocerse con más facilidad en la respuesta.

CHAPAS Y NO CHAPAS

1) En el Road Test del Volkswagen 1200 (PARABRISAS 37), *págs. 38 y 39, las fotos no parecen ser todas del mismo coche...*

R. El Road Test del VW no fue realizado por nosotros, sino adquirido a nuestra publicación hermana "Quatro Rodas". Por lo tanto, no estamos en el detalle exacto, pero es muy posible que para determinadas fotos se haya usado otro auto, o aun que no todas las fotos hayan sido tomadas en la misma oportunidad.

2) ¿Qué velocidad máxima puede tener un Ford 85, '87, con el árbol de levas cruzado y la tapa cepillada?

R. Es como preguntar, ¿qué largo tiene un pedazo de cordel? Arbol cruzado, ¿cuánto? Tapa cepillada, ¿cuánto?

3) ¿Qué velocidades tienen el Fiat 1500, Peugeot 403 y Peugeot 404?

R. Según nuestros Road Tests, respectivamente 148, 137 y 141.

4) ¿Van a testear el Mercedes 300 SE?

R. No. Salvo que en una futura oportunidad fuéramos a adquirir un test de otra revista. HUMBERTO FARINA, Sta. Lucía, PBA.

PARABRISAS FALTA

1) Necesito los números 3, 4 y 26. ¿Alguien puede ayudarme?

R. Cartas directamente al interesado, por favor.

..2) Los felicito por la inclusión en "Aquí Está" del Isard 400. Pero generalmente lo omiten..., por ejemplo en el artículo sobre velocidades máximas y mínimas, o en el de los enganches...

R. Como usted sabrá, el 400 ya no está en producción. Cuando hicimos el artículo de las Tablas Mágicas señalamos que en gran parte habían sido confeccionadas recurriendo a la experiencia personal de los "testers" de PARABRISAS. No teníamos experiencia personal del 400, por eso no lo incluimos en la nota de las Tablas Mágicas.

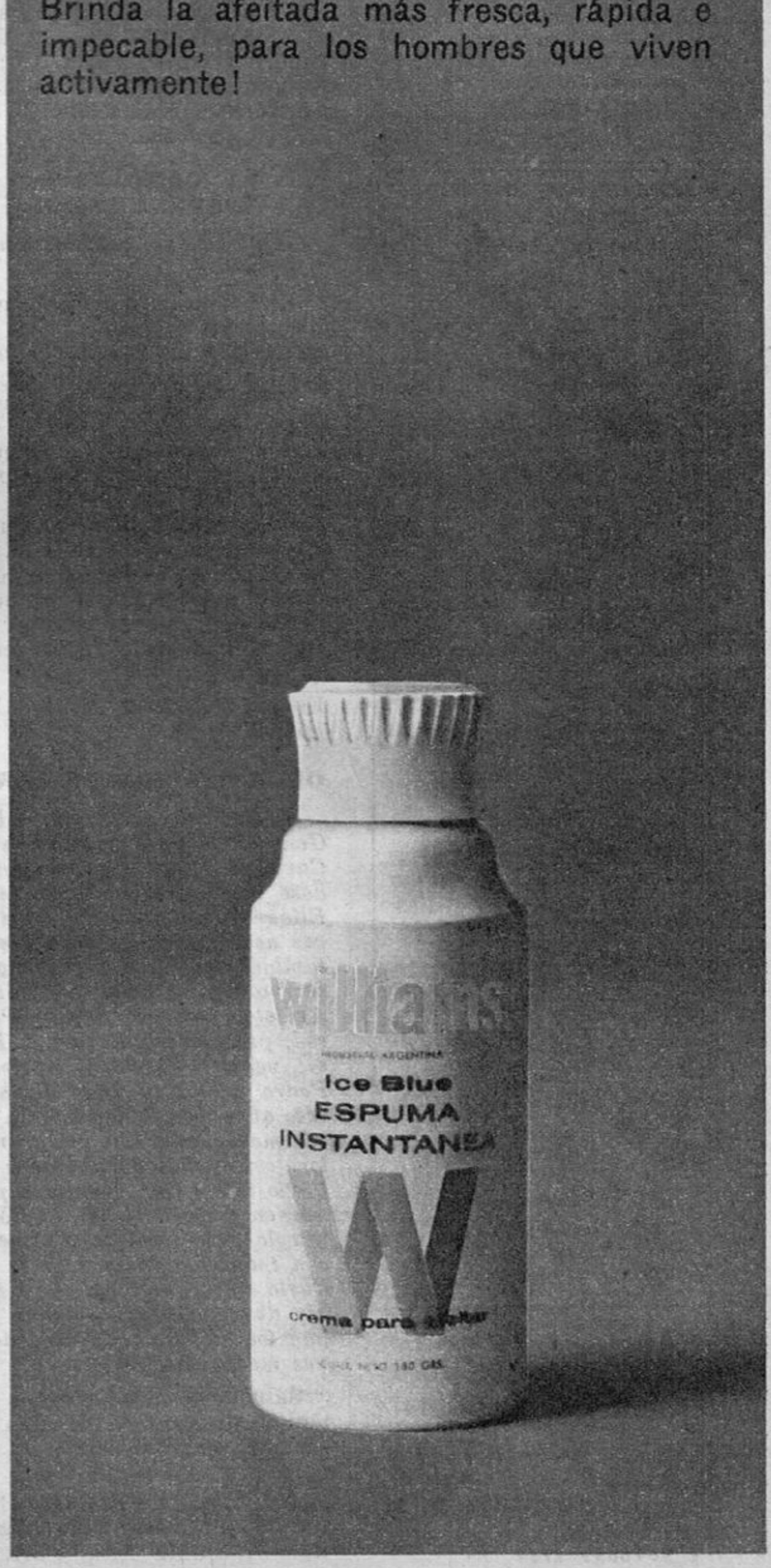
para los hombres que están a la vanguardia en todo!

ESPUMA INSTANTANEA

ICE BLUE

de **williams**

Viene en aerosol para aplicar **sin brocha**... lista para la máquina. Se identifica por la personalísima y varonil fragancia ICE BLUE. Brinda la afeitada más fresca, rápida e impecable, para los hombres que viven activamente!



https://argentoteca.blogspot.com

MECANICA AUTOMOTRIZ

ARIAS PAZ: Manual de automóviles-Edición 1963 $700.
ANDERSON: Reparación y ajuste de motores de automóviles ..... „ $ 900.
FERPI: Reparación de automóviles y camiones .. „ 750.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Citroen 2 CV ..... „ 150.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Fiat 1100 y 1200 ..... „ 200.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Renault Dauphine ..... „ 200.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles De Carlo 700 ..... „ 200.
M. FORD: Manual de Reparaciones de Motores V8 y 6 cilindros 37 - 46 ..... „ 200.
RICCI: Servicio Mecánico del DI TELLA 1500 „ 600.
BENOIST: Servicio mecánico del Chevrolet .. „ 380
MORETTI: Reparación y ajuste de automóviles Fiat 600-D (750) ..... „ 150.
BENOIST: Reparación y ajuste de automóviles Mercedes Benz ..... „ 200.
VON DER: Servicio Mecanico del Volkswagen .. „ 380.
VICENTE: Trucaje de motores de 4 tiempos preparación de autos de carrera .... „ 300.
VICENTE: Transmisiones modernas ..... „ 350.
PARRA: Lubricantes su empleo y selección .... „ 350.
VICENTE: Técnicas de conducción del automóvil „ 350.
VILAMITJANA: Organización del taller del automóvil 350.

Editorial América Técnica, Vanini, Lopez y Cia
CORRIENTES 1933 - T.E. 45-6341 Bs. As.

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES

Aconcagua M. R.

UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS

DE CARLO · IKA · FIAT · Ford · CHEVROLET

- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

STUDEBAKER · NSU

y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.

M. PEUMAN R. Industrial y Comercial

ESCRITORIO · DEPOSITO · VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR

VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

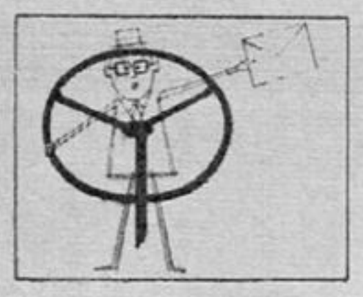
Casa Lero S.C.A.

VENTAS por MAYOR
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOVIL
IMPORTADO y NACIONAL
Av. Juan B. JUSTO 3402
Tel. 58-3400-7400 Bs. As.

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.

SERVICE AUTORIZADO DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

Correo Parabrisas



Tampoco lo incluimos en la nota de remolques, ya que cuando se redactó, ya hacía bastante tiempo que no se fabricaba más. VÍCTOR RAÚL OTTAVIANI, Moreno 3277, Mar del Plata.

MAS DIRECCIONES

¿Pueden darme direcciones de...

R. S.A. des Automobiles Peugeot, 88, Quai de Passy, París; S.A. André Citroën, 133 Quai André Citroën, Paris XV; A. B. Volvo, Gothenburg, Suecia.
GUILLERMO KRALICZEK, V. del Lago, Córdoba.

CAMBIOS SINCRONIZADOS

¿Qué son los cambios sincronizados?

R. Explicamos muy someramente: en el momento en que se realiza un cambio de marcha, se pasa de un juego de engranajes a otro. Al encontrarse los dos engranajes que recién empiezan su función, si éstos están girando a distintas velocidades, los dientes se entrechocarán. Los mecanismos sincronizadores tienen la misión de evitar ese entrechoque, igualando la velocidad de rotación de los engranajes instantes antes de que éstos comiencen a trabajar juntos.

EDISON GONZÁLEZ, Minas, Uruguay.

ORGANIZACION DE CARLO

Se llevó a cabo la Asamblea General de la Organización De Carlo de Punta Alta, reeligiéndose como presidente al señor Elías Hauque, quien es a la vez asesor técnico. Se eligieron también los siguientes cargos: secretario, Ernesto Héctor Arrieta; tesorero, Víctor Perisse; protesorero, Rafael A. Bissi; vocales, Osvaldo Maciel y Pedro di Santi. Iniciada hace tres años, la entidad cuenta actualmente con 130 integrantes locales, dueños de unidades De Carlo 600 y 700. Mantiene permanente contacto con la BMW y colabora desinteresadamente con todos los simpatizantes De Carlo del interior, ya sea a través de consultas, enviando repuestos o efectuando reparaciones mecánicas,

Saludamos nuevamente a los amigos de Punta Alta y les deseamos renovado éxito en su gestión.

ELÍAS HAUQUE y ERNESTO HÉCTOR ARRIETA, Antártida Argentina 21, Punta Alta, PBA.

TIEMPOS

Ustedes dicen (PARABRISAS 24) *que las bujías deben reponerse cada 15-20.000 kilómetros. ¿Tienen la misma duración en un motor de dos tiempos dos cilindros que en un cuatro tiempos ocho cilindros?*

La cantidad de cilindros no importa. Teóricamente, debería influir el ciclo motriz en la vida de la bujía. Sin embargo, generalmente los fabricantes de bujías nada dicen sobre este particular. Algunos (Champion, Hastings, etc.) diseñan bujías especiales para motores de dos tiempos.
EDUARDO SISOLO, Rosario, Santa Fe.

CHEVROLET SUAVE

1) Un mecánico amigo mío puso en su Chevrolet 41 una multiplicación que le permite una velocidad de crucero de 120 con gran economía de combustible. No pretendo altas velocidades, pero sí me interesa el andar suave y descansado a 90-100, que es mi ritmo habitual. Por otra parte, en ciudad tendría que andar mucho en segunda. ¿No me perjudicaría?

R. Depende de la frecuencia con que viaje usted. Andar en segunda en ciudad no va a perjudicar el motor, pero sí va a obligarlo a más gasto de nafta. Si viaja muy a menudo, probablemente la modificación le convenga.

2) Mi amigo usa nafta común y especial por mitades. ¿Es conveniente?

R. Si el coche de su amigo es normal de fábrica en cuanto se refiere a motor, es decir, si no tiene modificaciones, su amigo se está complicando la vida sin ningún beneficio. Ese coche no fue diseñado para andar con nafta especial, y por lo tanto no puede aprovechar sus ventajas.
ÁNGEL PAMPALUNA, Rosario, Santa Fe.

VELOCIDADES

1) Cuando indican la velocidad de crucero de un auto, ¿es la velocidad real o la que marca el velocímetro?

R. La real. La tabla de corrección del velocímetro se publica en el Road Test. De todos modos, la cifra indicada no es más que una guía y, tal como la velocidad máxima varía de unidad en unidad, la velocidad de crucero debe tomarse también en función general.

2) ¿A cuántos cm³ equivale una pulgada cúbica?

PISTONES
AROS
PERNOS
BUJES BROAL
AROS SEEGER
imel y Cia. S.R.L.
TUCUMAN 1680
Tel. 40-1042/5139
Bs. As.

EN 1 HORA
REPONEMOS
RESORTES
ROTOS Y MONTAMOS EL NUEVO
TUBO DE SUSPENSION DESARMABLE
EN SU CITROEN 2 CV
REDUZCA GASTO Y PERDIDA DE TIEMPO
Reserve turno al: 50-9676
Organización RECAMB
CUENCA 2379/81 - CAPITAL

ARONDE VDT
SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
E. BECERRA, FANDINO y Cia.
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3200
Tel. 83-2963

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO
S.A.C.I.F.I.
IMPORTADORES Hnos.
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA
AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO

NEIMAN

Marcas que lo adoptaron en Europa:
RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en:
Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot B. M. C., Simca etc.

TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE
Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE
QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO

AHORA FABRICADO EN ARGENTINA
GIRIBONE 1338 - Tel. 54-0011
(2 cuadras Av. Forest, A. Thomas, El Cano)

https://argentoteca.blogspot.com

RECTIFICACION de MOTORES

DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas, motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas.

FABRICACION de REPUESTOS

Casa GRAF S.C.

FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

REPUESTOS para CITROEN

FABRICA y VENTA MIGUEL DEVOTO e Hijos

RIO de JANEIRO 781-793

Tel. 88-6145/7224

Bs. As.

NUEVO

Super ISARD 1204

4 CILINDROS
1200 cc. 63 HP
150 Km. Hora
Freno a disco

ARBOL DE LEVAS A LA CULATA
REFRIGERADO POR AGUA
CAPACIDAD 5 PASAJEROS

AGENTE OFICIAL

REPETTO

ALSINA 2128
47-1426 - Buenos Aires

SU DI TELLA 1500 NO TIENE PROBLEMAS DE REPUESTOS

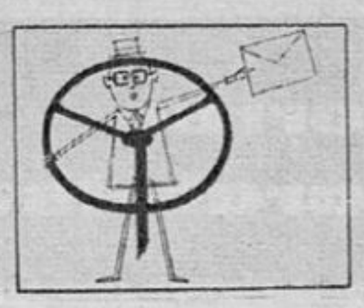
es una afirmación de:

Redi

USE REPUESTOS LEGITIMOS

Av. CASEROS 4012 - 922-3418
Av. PARRAL 1923/31 - 55-7132

Correo Parabrisas



R. 16,4 cm³ por pulgada cúbica.

3) ¿Qué diferencia hay entre el Mercedes - Benz 220S y el 220 SE?

R. El S tiene carburador; el SE, equipo de inyección de combustible.

4) ¿Qué pasó con el Road Test del Lincoln anunciado en el número 27?

R. Se levantó por falta de espacio.

5) ¿Qué velocidad tenía el Cadillac Fleetwood que testearon?

R. Tal como explicamos en la oportunidad, ese test no lo hicimos nosotros, sino una revista norteamericana a la cual nosotros le adquirimos los derechos de publicación. No consignaron la velocidad máxima del coche.

6) En el número 41 ustedes contestaron al señor J. J. T. que la velocidad máxima de un Di Tella es de 120-125 reales. Sin embargo, en el Road Test hecho por ustedes mismos no dio más que 116.

R. El Di Tella testeado por nosotros fue llevado al kilómetro lanzado cuando ya tenía muchos kilómetros encima. Un Di Tella en perfecto estado tiene que rendir entre cinco y diez km/h más que aquel coche en esa oportunidad. Por eso hicimos la contestación genérica sin remitirnos a los resultados de nuestro Road Test.

7) ¿Qué velocidad máxima estiman para un Chevrolet '51 de cambio mecánico, versión más potente?

R. No estamos muy seguros. Probablemente unos 135.

8) Sería interesante que en el último mes de cada año dieran a conocer el resultado de las ventas marca por marca.

R. Las estadísticas, lamentablemente, no se elaboran con tanta prontitud.

Sin dirección.

PEGASOS ENCABEZADOS

¿Qué se entiende por motor de válvulas a la cabeza? ¿Sigue produciéndose el Pegaso en España?

Hay dos tipos de motor en uso común, el de "válvulas laterales" y de "válvulas a la cabeza". En el primero, las válvulas se encuentran al costado de los cilindros, tienen el platillo mirando hacia arriba, y son accionados directamente por el árbol de levas y un botador para cada uno. En el segundo caso, las válvulas son colgantes y están ubicadas arriba del cilindro, en la tapa de cilindros o culata. En ese caso, el platillo mira hacia abajo y el accionamiento se hace por árbol de levas-botador-varilla alzaválvulas-balancín-válvula.

Los motores de uno o dos árboles de levas a la cabeza tienen también las válvulas arriba, simplificándose los mecanismos de accionamiento para lograr mayor performance. En este caso no hay varillas (puede haber botador, y en algunos casos balancines, pero raramente ambos juntos) y los árboles de levas no están al costado del block, sino arriba del mismo.

Algunas pocas marcas usan el sistema "mixto" de tener la válvula de admisión arriba y la de escape al costado. Lo usó Rolls-Royce y Rover, y se emplea actualmente en los productos que fabrica Willys do Brasil.

El Pegaso no se construye más, lamentablemente. Durante su corta vida fue un hermoso automóvil.

RIEDICA Ltda., Villa Numancia, PBA.

JOVENES DE ESPIRITU

Quiero primero felicitar al equipo de gente joven de espíritu que hace PARABRISAS..., *sentido claro, objetivo, y de humor cuando es necesario... Ruego me den un espacio para un avisacho...*

Cambio Revistas Quatro Rodas (brasileña) números 22, 33, 28, 39, 40 y 42, por PARABRISAS

SERVICIO INTEGRAL AUTORIZADO
BMW · De CARLO
GARAVAGLIA Hnos.
CHAPA Y PINTURA
MALABIA 1476 Tel. 72-0718

MANUALES TECNICOS

REPARACION, AJUSTE y SERVICIO MECANICO

Automóviles en general	$ 300
Fiat 600 - 600 D (750)	„ 150
Fiat 1100, 1200	„ 200
Renault Dauphine	„ 200
De Carlo 700 BMW	„ 200
Mercedes Benz	„ 380
Chevrolet	„ 600
Di Tella 1500	„ 380
Volkswagen	„ 150
Citroen 2 CV	„ 350
Peugeot 403	„ 180
Diesel en automotores	„ 150
Transm. Hidramatic Auto	„ 250
Lambretta 125-150 c/u.	„ 180
Motocicletas	„ 250
Máquinas de escribir	„ 180
Máquinas de coser	„ 210
Refrigeración 3 tomos	„ 600
Heladeras Eléctricas	„
Enciclopedia de Tablas y Medidas: Automóviles, Diesel, Soldadura, Cálculos	„ 250

LISTAS DE LIBROS TECNICOS GRATIS

EDITORIAL
COSMOPOLITA
TUCUMAN 413 - Bs. Aires
También venta en: Quiosco Galería
Güemes-San Martín 170 - Bs. As.

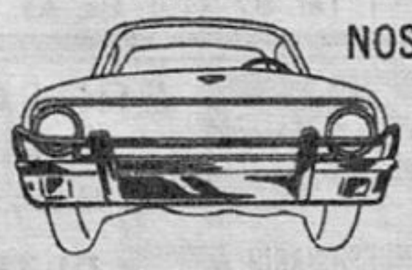
SERVICE ESPECIALIZADO

· MECANICA INTEGRAL
· REPUESTOS y ACCESORIOS

REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.o.v.)

SALTA 1160 - T. E. 23-8913

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES



NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

RADIOS · CALEFACTORES FAROS
BUSCA · HUELLAS · BARANDAS
CORTINAS · VISERAS · ALETAS
DE VENTILACION · SOPORTES DE
PARAGOLPES · TRABEX · TAPIZADOS
ETC.

Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant · Chevrolet Falcon etc. en diversos colores.

JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864

Jujuy 51 S.R.L. ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES JUJUY 51 - BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

BUJES

AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas. Para motores eléctricos, industrias, etc

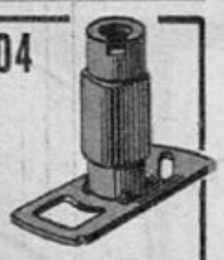
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

Silvio GIANNINI
FABRICA AUTOMATICA DE
CLIPS y BROCHES
DE ACERO para baguetas de todo tipo y medida. para automotores

ANEXO:
ARTICULOS DE ALAMBRE EN GENERAL
Luis M. CAMPOS 3139
Lomas del Mirador
Tel. 67- 7642

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
MOLDURAS y MANIJAS
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
Detroit S.R.L.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

REPUESTOS
AUTO UNION
GRACIELA - INSTITEC
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3288 - Bs. As. - 71 - 9751

EL PEUGEOT 403-404
aumenta pique y velocidad con la LEVA de distribuidor especial para competencias "Turismo Mejorado"

GARANTIA ABSOLUTA
que prepara ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA Y ARENALES
Tel. 82-4752 y 80-6446 - Cap.

32-1424/7989 · Eddie pub.

Correo Parabrisas

números 3 y 7. Sr. Uberti, Yatay 102, Capital Federal, T. E. 99-9283.

¿No podrían publicar, cada 10 ó 12 números, un pequeño álbum de mapas turísticos, condensando las correspondientes indicaciones de ruta?

Muchas gracias por sus elogiosos conceptos. En cuanto a su sugerencia, ya ha comenzado el Insert Turístico de PARABRISAS que, creemos, satisfará sus requerimientos ampliamente.

UBERTI, Yatay 102, Capital.

DONDE ESTA EL FIAT

Escribo extrañado porque no han publicado ningún detalle sobre el Fiat 1500, pues ni siquiera fue incluido en las "Tablas Mágicas" publicadas en el número de febrero... ¿Pueden indicarme: consumo, velocidades mínimas y máximas en cada marcha, conveniencia del escape Abarth en cuanto a potencia, pique, consumo y otros detalles.

La presentación del Fiat 1500 apareció en PARABRISAS 21, y el Road-Test en PARABRISAS 42. No fue incluido en las "Tablas Mágicas porque en el momento de redactarlas no había conducido el 1500. En la primera columna de la pág. 96 dice: "...son simplemente el producto del sentido común, de la experiencia de nuestro grupo de *testers* que han conducido todos los coches mencionados en los cuadros que acompañan esta nota". En ese momento, nadie en PARABRISAS había conducido un Fiat 1500, por lo que este coche no fue incluido.

Ahora sí, podemos hacer una "Tabla Mágica" para el 1500:

Primera: 0 a 15-25. Segunda: 15 a 35-55. Tercera: 25 a 75-90. Cuarta: 40 a 120 +.

Los datos de consumo se suministran en el test. En cuanto a la conveniencia de usar escapes Abarth, éstos seguramente funcionarán bien si son legítimos, pero hay muchas imitaciones, que pueden andar bien, pero que no podemos aconsejar. Ni desaconsejar, por supuesto. JUAN CARLOS LABANDAL, Cap.

CAMARAS BLANDAS

El señor Víctor Alé (PARABRISAS 39, *"Ayudar al Caído") quiere suavizar el andar de su Ford de suspensión a elástico. Para él y otros afectados por el mismo problema, presento esta solución: precisan solamente una cámara de coche vieja, cortar tiras de 10 cm, colocar una entre cada punta de hoja de elástico, y resuelto el problema. No se salen ni se gastan por mucho tiempo...*

Agradecemos la información, que trasladamos a los lectores interesados, sin compromiso. ÁNGEL CHAIARAVIGLIO, Bragado, PBA.

SEGURIDAD AMARILLA

Viajo continuamente en ruta..., escribo para proponerles una campaña pro obligatoriedad de luces amarillas. La vista tolera mejor la luz amarilla que la natural, usada inconscientemente por malos conductores que causan frecuentes accidentes, a pesar de carteles "no encandile"...

Desde el primer número de nuestra revista hemos insistido constantemente sobre todos los aspectos de seguridad en el manejo, incluyendo por supuesto el importantísimo tema del encandilamiento. Si usted viaja de continuo, nos hacemos cargo de su preocupación, que compartimos, puesto que nosotros también estamos viajando casi semana por medio. Pero no creemos que con luces amarillas se solucione nada. Las luces amarillas "largas" encandilan más que las blancas "cortas". Los problemas que trae el encandilamiento se solucionan con buenos modales y no con faros amarillos.
ALFREDO FELIPE, Florencio Varela, PBA.

CATALOGOS Y PIERNAS

1) ¿Sería factible conseguir el catálogo de automóviles que editó la Ford en el cual se ilustran todos los modelos de automóviles norteamericanos de todas las marcas, o en su defecto informaran si existe alguna casa editorial o agencia que se dedique a vender esa clase de catálogo?

R. Nunca hemos tenido conocimiento de un catálogo de esa naturaleza, ni editado por la Ford ni por ninguna otra empresa. Prácticamente sería muy difícil hacerlo, porque en Estados Unidos han existido más de 2.000 marcas de automóviles.

2) Estoy disconforme con el exiguo comentario dedicado a Carlos Loeffel (PARABRISAS 40). *¿No es meritorio correr con una sola pierna, en inferioridad de condiciones? No hemos visto una revista que haga justicia con él.*

REPUESTOS ACCESORIOS
NSU
IMPORTACION
FABRICACION
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES Y TALLERISTAS
Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.
REPETTO
SERVICE AUTORIZADO
de NSU MOTORENWERKE A. G. NECKARLSUM (ALEMANIA)
ALSINA 2114 - 47 - 1426 - Bs. Aires

WARNES MICROCOUPES
ANUNCIA LA INCORPORACION DE LA LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS
PEUGEOT
403 - 404
y como siempre en sus líneas tradicionales
DE CARLO - ISARD - NSU
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
PALIQUE 482 - CAPITAL
Entre Warnes y Parral

DE CARLO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECTIFICACIONES Y AJUSTES
Instalaciones eléctricas y Dinamstart
CANALEJAS 2902
esq. Nazca 800
tel. 611-2678 Bs. As.
MONSA

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 · Tel. 54-1036 Bs. As.
Alt. Corrientes 6500

REPUESTOS ACCESORIOS
DE CARLO - ISARD
ISETTA - HEINKEL - NSU
arcavi s.r.l.
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5446 - Cap.
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

para su
CITROEN 2 CV
TALLERES "EPEVE"
REFUERZOS PARA PARAGOLPES Y DEFENSAS
SERVICIO ESPECIALIZADO
VALENTIN VIRASORO 1078
Tel. 87-3498 Bs. As.

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.
CONCESIONARIO OFICIAL
DI TELLA
Bdo. de IRIGOYEN 1051 • 26-6652

https://argentoteca.blogspot.com

FILTROS
DOBRACO

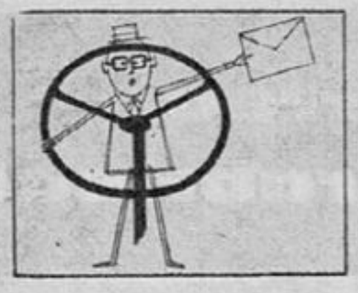
FABRICADOS A BASE DE PAPEL CELULOSICO
VIAJE
VIAJE
FABRICADOS A BASE DE ESTOPA, PLACAS DE FIELTRO PABILO O PAÑO PLEGADO
INDUVIAL S.R.L.
INDUSTRIAS VIALES
Av. ROQUE SAENZ PEÑA 760.
4º of. 410, Cap. Tel. 46-1878

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
Taller: EL CANO 3626
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Ventas:
Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

Avanzada de la TECNICA EN EMBRAGUE
Viajará sin problemas con esta joya
SUPER DISCO "BLINDADO"

Sistema Patentado
YA CONSAGRADO!
Lo usan y lo recomiendan el 95% de los colectivos:
DODGE - PERKINS - MERCEDES BENZ - BEDFORD - VOLVO, etc.
MONERCIA S.R.L.
Varela 765 - Bs. Aires T. E. 612-85
ZONAS DISPONIBLES

Correo Parabrisas



R. La participación deportiva del señor Loeffel es puramente voluntaria. No negamos su entusiasmo, pero nadie le pide a Loeffel que corra. Lo hace porque desea hacerlo. Sería mucho más elogiable que una persona similarmente minorizada físicamente se dedicara a cumplir una actividad socialmente útil, superando su impedimento, tal como lo hace Loeffel en el aspecto deportivo.

Si Loeffel participa "en inferiodidad de condiciones", ¿qué está haciendo en una pista? Opinamos que los médicos que autorizan la participación deportiva de Loeffel, piensan que las adaptaciones efectuadas a su auto compensan su impedimento. De no ser así, no debería correr.

SIN DIRECCIÓN.

ACHICANDO

1) ¿Qué pasa si un motor se pasa de revoluciones? ¿Cómo puede darse cuenta uno no disponiendo de un cuentavueltas?

R. Puede romperse en gran escala. Pueden cortarse las bielas (y perforar el block), puede cortarse el cigüeñal, puede fundirse, etc., etc. También puede que no pase nada. Depende de la magnitud de la "pasada de vueltas" y del estado del motor. Puede darse cuenta no excediendo los límites de velocidad que el fabricante admite para cada marcha. Además, se puede dar cuenta porque en todos los casos un motor empieza a perder fuerza antes de pasarse de vueltas. Es muy difícil pasarse de vueltas en un motor normalmente preparado, salvo que andando muy ligero en 3ª, se coloque la 2ª, por ejemplo.

2) ¿Puede reducirse el diámetro de cilindros de un motor Ford, por ejemplo?

R. Es factible, haciendo camisas especiales y pistones de diámetro correspondiente. Pero no es mucho lo que podría achicarse, porque si las camisas fueran demasiado gruesas, se perjudicaría la refrigeración del motor. No creemos que en la práctica valga la pena (suponemos que usted quiere reducir el consumo). El beneficio obtenible sería ínfimo y habría peligro de que la cosa quedara mal hecha y que algo se rompiera.

SIN DIRECCIÓN.

ALTAS Y BAJAS

1) ¿Podrían hacer Road Tests de camiones?

R. No está estrictamente dentro de nuestra tesitura, máxime cuando en materia de camiones hay tantas opciones de carrocería, mando final, etc.

2) ¿Cuál es el país de origen de...?

R. M.A.N. y Hanomag son alemanes; Mack, White Diamond T e International, norteamericanos. El International es fabricado por International Harvester Co.

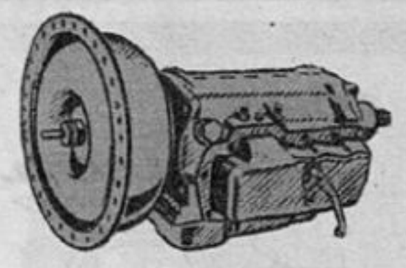
3) ¿Por qué un camión con 120 HP puede llevar varias toneladas, mientras que un automóvil con la misma potencia no lleva tanto?

R. La diferencia está en la transmisión y, en algunos casos, en la puesta a punto del motor o su tipo.

4) ¿Por qué el camión Volvo L495 (por ejemplo) tiene 9.600 c.c. y 162 HP, mientras que un automóvil puede desarrollar más potencia con tres litros de cilindrada?

R. Si bien un automóvil de 3.000 c.c. tiene que ser de tipo sumamente deportivo para desarrollar tanto como 160 HP, la pregunta es de todos modos válida. Los distintos tipos de vehículo tienen motores cuyo diseño y puesta a punto varían según el tipo de utilización. Por ejemplo, los 160 HP del Volvo con 9,6 litros, pueden lograrse con 4 litros en un automóvil perfectamente normal de turismo..., y los cochecitos de carrera, con solamente 1.500 c.c.,

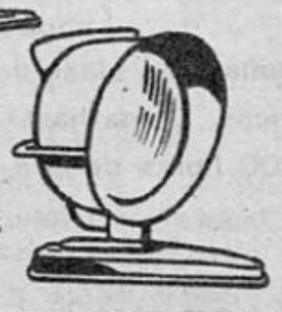
Borgward
REPUESTOS Y ACCESORIOS
ISABELLA
B 611 - R-D
SERVICIO MECANICO COMPLETO
TEDMA S.R.L.
CONCESIONARIOS OFICIALES
CONSTITUCION 1049 - 26-0373 Bs. As.

CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!

HYDRAMATIC POWERGLIDE FORDOMATIC
JETAWAY TURBOGLIDE MERCOMATIC
DYNAFLOW POWERFLITE
Contamos para ello con el equipo mejor y mas completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR S. A.
PEÑA 2934 - CAP. Tel. 82-1472
ESPAÑA 1118 - CAP. Tel. 21-5465
ROCHA 1478 - CAP.

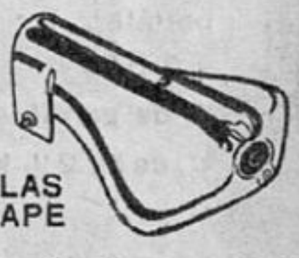
PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS Y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION
establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

LA MEJOR CALIDAD EN REPUESTOS Y ACCESORIOS DE CARROCERIA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR

FAROS AUXILIARES

FAROLITOS sobre guardabarros y otros tipos

ESPEJOS RETROSCOPICOS

TAPAS TANQUE NAFTA

MANIJAS

COLAS de ESCAPE

ESCUDOS e INSIGNIAS
Ventas: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974 Fábrica y planta de colocación: TRIUNVIRATO 3655 - Bs. As.
CROMOSOL S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

AUT FRANC 4 404 3
SERVICE INTEGRAL
PEUGEOT
PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS
PUJOL y Cía. S.R.L.
CASA CENTRAL
AV. PAVON 5140
LANUS OESTE - 241-1409
SERVICIO NOCTURNO
SABADOS HASTA LAS 18 Hs.

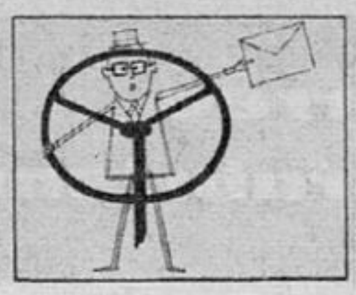
GERSIL
LINEA COMPLETA DE
Repuestos y accesorios legítimos
Para su DI TELLA 1500
NAZCA 1269 Cap. - 59-2656

FORD Falcon
SERRA LIMA S. A.
SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS
Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281
Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

FLOTANTES
DE TANQUES DE NAFTA
83 mod. distintos
•CARBURACION
•INSTRUMENTAL
•LIMPIAPARABRISAS
REPUESTOS PARA AUTOMOTORES
inteca s. r. l.
MONROE 2703-Tel. 76-4559

RENAULT
NORTE S. R. L.
REPUESTOS LEGITIMOS
NACIONALES E IMPORTADOS
Sábado abierto todo el día
Av. CABILDO 639 Bs. As.

Correo Parabrisas



tienen potencias superiores a los 200 HP.

5) Un motor IKA 6L-226 (por ejemplo) tiene 115 HP (SAE o DIN) a 3.800 r.p.m. A más de 3800 r.p.m., ¿disminuye la potencia o se mantiene?

R. Más allá del régimen de potencia máxima, la potencia empieza a disminuir, al principio lentamente, luego decae con más rapidez. No obstante, el coche seguirá acelerando mientras la potencia sea mayor que la fuerza necesaria para moverlo (esa fuerza aumenta con la velocidad).

6) La carga del Baqueano es de 1.000 kg, y la Estanciera de 500. ¿La diferencia incide en la vida útil del motor del Baqueano?

R. No. Hay diferencia en el peso de la carrocería, y además la Estanciera tiene un sensible sobrante de potencia.

SACHETS PARA ACEITE

En el Auto Unión se carga un litro de aceite por cada 40 de nafta. Como el tanque contiene 43 litros, y no es cosa de esperar a que esté casi seco para cargar, se hace necesario reponer combustible en compras de 20 ó 30 litros. Como los envases de aceite no son de medio litro, es necesario usar un recipiente graduado para medir la cantidad de aceite a echar, lo que resulta incómodo y antihigiénico. ¿No podrían los fabricantes expender el aceite en sachets de polietileno de 750 c.c., permitiendo echar el contenido en el tanque y a continuación cargar 30 litros de nafta? También podrían fabricar sachets de 500 c.c. para 20 litros...

S/firma, s/dirección.

Elevamos la inquietud ante quien corresponda. Estamos de acuerdo en que sería una gran ventaja para los "dostiempistas". Algunas marcas europeas usan mezclado automático para el aceite, que entonces puede ser vertido a discreción en un tanque suplementario al del combustible.

NAFTENICAS

1) ¿Hay diferencias de calidad entre distintas marcas de nafta especial?

R. No sabemos. Las diferencias de calidad son muy difíciles de comprobar; además, pueden depender de la partida de aceite crudo que se empleó para refinar, de la edad del combustible, de la temperatura ambiente en el lugar en el cual se guardó, etc. Además, mucho depende de la honradez de quien expende la nafta, aunque las empresas petroleras insisten en que sus inspectores ejercen una vigilancia constante e implacable sobre sus expendedores. Muchas veces, la gente dice que tal o cual nafta es mala porque el auto no les anda bien..., cuando lo que hace falta es poner a punto el motor.

2) ¿Pueden mezclarse las distintas marcas sin problemas? Hay quien dice que se cortan.

R. Nosotros jamás hemos experimentado un problema de esa índole con combustibles. Lo que no recomendamos mezclar son lubricantes.

3) ¿Cada compañía tiene su propia refinería?

R. Sí, señor.

4) ¿Un coche consume más, menos o igual cantidad usando nafta común o especial?

R. En algunos casos el consumo puede mejorar usando la nafta especial. Esto, siempre que el motor tenga suficiente compresión como para aprovechar las ventajas de la nafta especial. Si no la tiene, no se gana absolutamente nada usándola.

F. IOVANETTI, Capital Federal.

CAMBIO DE MOTOR

Un señor Renato, de Balcarce, quiere cambiar el motor d

EDEA S. R. L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO
Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091
Bs. As.
•REJILLAS
•PARAGOLPES
•BAGUETAS
•ORNAMENTOS
•INSIGNIAS etc.
•NACIONALES e IMPORTADOS
•PARA AUTOS y CAMIONES

DESCUENTO A MIEMBROS DE LA ESCUDERIA
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS LEGITIMOS
PRINCE CAR S. R. L.
CONCESIONARIO OFICIAL N.S.U. PRINZ
MONROE 2724/28 - Tel. 73-2116
SERVICE: CONESA 4148 - 70-7462 - Bs. As.

SA-JO S.R.L.
LA CASA de los PLASTICOS
PLASTICOS REGLAMENTARIOS
DELANTEROS Y TRASEROS
TODAS LAS MARCAS
(PEUGEOT-MOSKOWITZ-FORD-MG etc.)
Hacemos el plástico que ud. necesite
Concepción ARENAL 4830
alt. Warnes 1500 Tel. 55-1588 Bs. As.

ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS inalterables
Precios incompetibles
Descuentos especiales a revendedores y casas de accesorios
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836
45-2595 y 40-1591
Bs. As.
Un detalle de buen gusto en su automóvil.

CALENTADOR portátil A GAS de garrafas de 1 y 2 1/2 kg.
llevo en su auto estos 2 productos ECO insustituibles!
INFLAGOMA portátil
Infla toda clase de neumáticos. Carga hasta 200 libras de aire
Tenga aire al instante y en cualquier lugar
PRODUCTOS ECO S.A. - Ameghino 557 - Villa Martelli - 740-3662

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

su cupé Ford '47 por un V8 de válvulas a la cabeza. Ustedes contestaron que creían que la Ford no se lo vendería; es cierto, pero sí lo venden algunos concesionarios, por ejemplo Alberto J. Armando, Av. La Plata 2912, Capital Federal. El motor es caro, pero preparado es extraordinario.

Pero hay que recordar otras cosas; que el diferencial no tiene la relación necesaria, que hay que ensanchar la parte capot, hay que modificar suspensión..., el peso varía muy poco...

ENRIQUE COCKER, Capital Fed.

Agradecemos mucho la información suministrada por el señor Cocker.

ACEITES

¿Son iguales el Shell Talona y el Esso HD 30? Pregunto porque me dicen que al lavar el motor puedo usar indistintamente cualquiera de los dos aceites, en mi pick-up Ford F. 100.

PANATTERI NATALINI, Villa Ramallo, PBA.

No son idénticos en su composición química, pero pueden usarse indistintamente. También puede usar Supermóvil 30 HD.

BARROCAS

Deseo referirme a la nota "Cómo manejar en el barro". Soy entrerriano, manejé mucho en barro y conocí también a muchos buenos barreros, y puedo asegurarles que el punto 1) es aplicable solamente con barro liviano; de lo contrario, el motor se recalienta al punto de perder el agua...

F. M., Capital Federal.

Agradecemos la atención, pero insistimos en que es un error usar una marcha baja, porque las ruedas tienden a escarbar con suma facilidad..., que es precisamente lo que se busca evitar en el barro. Tampoco hay que exagerar la marcha alta, por supuesto. Además, el recalentamiento en el barro también suele venir porque se tapa el radiador.

REVOLUCIONES EQUINAS

1) Según comentarios que escuché, el Citroën 2 CV tiene muchas revoluciones para contrarrestar su baja cilindrada. ¿Es cierto?

R. No, señor. La gama de revoluciones del 2 CV corresponde a cualquier auto de motor chico.

2) En el Road Test dicen que la potencia máxima viene a 3.500 r.p.m. Sin embargo, las mayores velocidades están a 4.500-5.000 r.p.m. ¿A qué se debe?

R. La potencia máxima y la velocidad máxima son dos cosas distintas. Los motores no generan su máxima potencia a las r.p.m. máximas, sino en un número intermedio de vueltas.

3) 4.500-5.000 r.p.m., ¿es un régimen elevado?

R. No, señor.

4) La fábrica dice que alcanza 60 en segunda. Serían 6.500 r.p.m. ¿No es mucho?

R. Es la velocidad máxima en esa marcha. No es cuestión de andar todos los días a 60 en segunda...

5) Las relaciones finales son muy grandes. ¿Será ésta la causa de esos comentarios?

R. Lamentamos no entender bien ni la afirmación ni la pregunta.

CARLOS JORGE VISNIVESTSKI, Capital Federal.

BAQUEANO

1) Tengo un Baqueano 1000 con doble tracción. ¿Ésta reduce la velocidad máxima?

R. Por mayor rozamiento, la doble tracción siempre disminuye un poco la velocidad máxima. Pero no sabemos cuánto.

2) ¿Es normal el zumbido que produce la tracción delantera? ¿Afecta al motor?

R. Es normal. No se haga problemas.

3) ¿Velocidades máximas y de crucero?

R. Nunca lo hemos manejado. Suponemos que la máxima debe ser de unos 130, y de crucero 100.

4) ¿Testearán el Baqueano 1000?

R. Ha sido reemplazado por el Gladiador, cuyo test esperamos realizar pronto.

5) ¿Es verdad que a los 16 años puede obtenerse registro con autorización paterna?

R. En innumerables oportunidades hemos dicho lo mismo; hasta los 18 no hay registro en ninguna parte de nuestro país.

Firma ilegible, Capital Federal.

DITELLICAS

¿Puede andar a 140 un Di Tella standard? En PARABRISAS *dicen que el motor Di Tella rinde 55 HP a 4.350 r.p.m. Hablando con un concesionario es-*

ENTREGA INMEDIATA
COLORES A ELECCION
TOTALMENTE EQUIPADOS

$ 967

MENSUALES, UN ANTICIPO
O SU COCHE USADO CON
LA MEJOR TASACION

4L SUPER
RENAULT

DAUPHINE LUXE

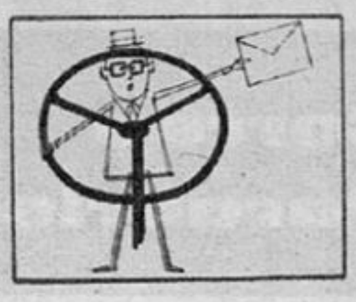
MODELOS ESPECIALES
A PRECIO OFICIAL

REPUESTOS LEGITIMOS
SERVICE ESPECIALIZADO

PEÑA
S.A.
CONCESIONARIO IKA
AV. SAN MARTIN 5702

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



pecializado, me dijo que los 55 HP venían a 5.850 r.p.m....

¿En qué fórmula podría participar un Di Tella?

JORGE PALOMARES, Cutral-Co, Neuquén.

Un Di Tella standard anda a 125 como máximo. El concesionario especializado con quien usted habló, ¿era especializado en qué? Un Di Tella puede correr en TM. No lo han hecho hasta ahora porque es un coche ideado más para andar confortable que para alta performance.

CONSEJOS DAUPHINESCOS

Hago llegar consejos y sugerencias relativas al R4L...

Antes de partir de vacaciones, se asentó el coche en forma correcta hasta los 3.000 km, cambiando el aceite cada 600 km, por carecer el motor de filtro de aceite (a pesar de que el manual diga lo contrario). La caja-diferencial recibió un cambio de aceite cada 1.000 km.

El filtro de aire, doble, es muy eficiente, siendo inspeccionado a los 2.000 km, no necesitando atención. No se hicieron engrases por ser prelubricados sus movimientos. Solo fue necesaria una alineación de dirección al día siguiente de ser entregado el vehículo. Los bulbos de indicación de temperatura de agua y presión de aceite, en las unidades posteriores a los primeros 280, están conectados a la misma luz de llamado de atención. Ello me indujo a desconectar el bulbo indicador de temperatura y conectar un bulbo a mercurio con indicador a aguja visual, accionándose la luz solamente por falta de presión de aceite. Modifiqué el cierre del capot para permitir un cierre hermético frente al parabrisas, impidiendo la entrada de la lluvia en el compartimiento del motor (originariamente, no cerraba bien).

Ambos asientos, si bien enterizos, llevan un caño central que molestaría si tres niños deben sentarse atrás. Corté el caño horizontal, uní los ganchos entre sí y reforcé la parte inferior de los asientos con diez metros de soga fina de nylon puesta en zigzag. Los resultados son satisfactorios, soportando dos personas mayores, así como también los tres niños (la niña de dos años viaja adelante).

Coloqué un portaequipaje de Fiat 1100, que se adapta perfectamente. Así salimos a la ruta.

Llevamos cinco valijas de 0,75 x 0,50 x 0,25 y una canasta-heladera. Dos de las valijas estaban en el portaequipajes, sobrando lugar en el interior para otros objetos, así como también en las bandejas delanteras, que acumularon documentos, herramientas y varios. El peso de la carga, incluyendo dos personas mayores, cuatro niños y las valijas, estaba en los 350 kilos, pudiendo recibir otros 80 kilos sin observarse sobrecarga.

Con este coche, el conductor debe acostumbrarse a "segundear" mucho, escuchando al motor en sus pedidos. Este cochecito lleva bien un crucero de 85-90 km/h sin elevar su temperatura más allá de lo normal, con una economía evidente (promediando 15 km/litro, nafta especial).

La tracción delantera no permite tomar las curvas como en los coches de tracción trasera, con los cuales una tercera (caso de cuatro marchas) o una segunda bien puesta y acelerando al entrar en una curva, permite un viraje sereno. Con el 4-L hay que entrar en las curvas más despacio para evitar el desplazamiento peligroso del tren trasero.

Hemos pasado por los peores caminos de barro, ripio, vddos con mucha agua, caminos de sierra y llano sin problemas. La suspensión a barras de torsión, suave y amortiguada, permite viajes largos sin cansancio. No entra agua de lluvia, aun con tormenta torrencial, y poco es el polvo que penetra. La aerodinamia del coche hace que el polvo ensucie la luneta, que hay que limpiar constantemente en caminos de tierra...

BRYAN REYNOLDS, PBA.

Mucho agradecemos al señor Reynolds su informativa comunicación.

VALIDEZ DE REGISTROS

En 1959 vivía en la Capital. Obtuve registro. En 1962, ya viviendo en la provincia, compré un auto 0 km, que la agencia patentó en el municipio donde resido actualmente. ¿Estoy en infracción manejándolo con mi registro de la Capital?

LUIS TOMASINI, Lanús.

Sí, señor: usted debe obtener un nuevo registro de conductor en la Municipalidad de Lanús.

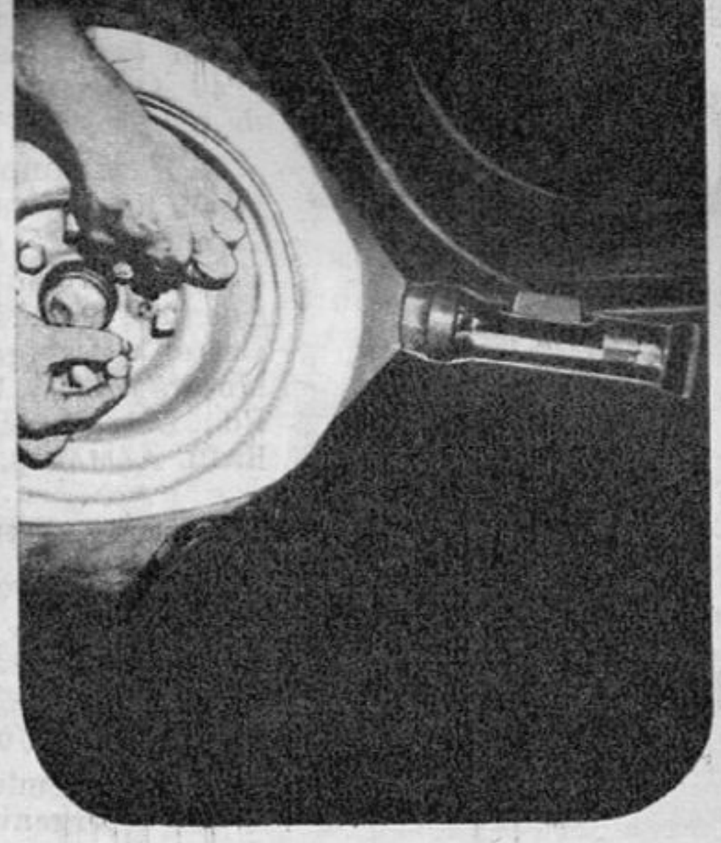
VELOCIDADES

1) En el Thunderbird '58, ¿qué velocidad real desarrolla

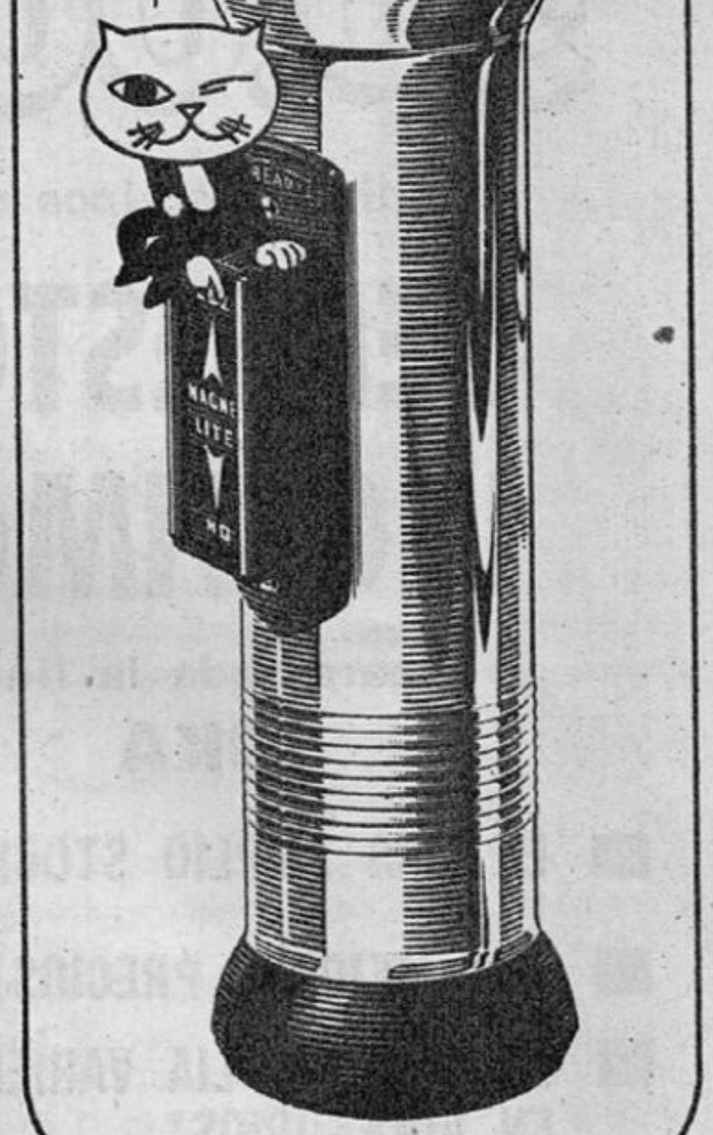
https://argentoteca.blogspot.com

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD ?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!



CON IMAN



LINTERNA EVEREADY® MAGNETICA

- Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.

https://argentoteca.blogspot.com

IKA
CONCESIONARIO

BOSCH
MOTORS

Pone a su disposición

50.000

distintos tipos de

REPUESTOS
LEGITIMOS

para toda la línea
IKA

■ EL MAS AMPLIO STOCK DE PLAZA!

■ LOS MEJORES PRECIOS!

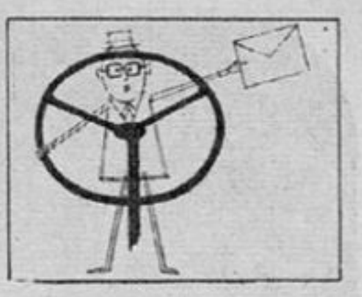
■ LA MAS AMPLIA VARIEDAD
EN ACCESORIOS!

■ NUESTRA VENTAJOSA
OFERTA SEMANAL!

Una experiencia que vende... y respalda lo que vende!

DORREGO 715
T. E. 55-1141 al 47.

Correo Parabrisas



cuando el velocímetro marca 240?

R. No sabemos, porque el contraste de velocímetro varía de auto en auto y nosotros no hemos efectuado el correspondiente al Thunderbird 1958. Pero no alcanza 240.

2) ¿Velocidades máximas de las Mercedes 300SE y 300SL?

R. El 300 SE, alrededor de 175. El 300SL (que no se fabrica más) andaba a 250-260 (según puesta a punto).

3) ¿Qué le hicieron al Rambler '63 para que desarrolle 3 km/h más que el '62?

R. En primer lugar, habría que ver de dónde tiene el dato; las diferencias entre dos autos aparentemente idénticos muchas veces son mayores de 3 km/h. El '63, por otra parte, es más bajo y tiene la carrocería más aerodinámica que el '62. Eso puede influir ligeramente. El motor es el mismo.

4) Quisiera las direcciones de...

R. Ford Motor Co., The American Road, Detroit, Michigan; Daimler-Benz A.G., Stuttgart-Unterturkheim, Alemania Occidental; General Motors Corp., Detroit, Michigan; American Motors Corp., 14250 Plymouth Rd., Detroit, Michigan.
RAÚL ALMARÁS, Capital Fed.

EL FORCITO

Tengo un Ford A 30, con 35.000 km. Uso Supermóvil común y desearía saber qué pasaría de emplear Multigrado.
JAVITO, 9 de Julio, PBA.

No se recomienda usar aceite con detergentes en un motor que ya ha caminado muchos kilómetros con aceite común. El detergente tiende a desalojar suciedades e impurezas que quedan en las cañerías. Esta circunstancia ha sido muchas veces la causa de que se fundan motores a los cuales, después de mucho andar con aceite sin detergentes, se les ha agregado alguna marca de aceite "Premium".

CONTRAMANO

Quiero felicitarles por "Rosario a contramano". Es inconcebible que esas cosas puedan pasar en la segunda ciudad del país.

La inconsciente y descabellada manera de conducir actualmente tendría que ser controlada más rigurosamente, implantando más patrullas o agentes de tránsito en las rutas y los alrededores de la ciudad (Buenos Aires). Por ejemplo, en la avenida Gral. Paz circulan varias clases de conductores..., aquellos que permanecen en el andarivel izquierdo a 40 y no dan paso por más que uno insista con la bocina...; aquéllos que van zigzagueando de izquierda a derecha...; colectivos que pasan a elevada velocidad repletos de pasajeros, sin tener en cuenta que un colectivo andando tan ligero no ofrece seguridad ni para los que van adentro ni para los que van afuera...; conductores distraídos que por circunstancias ajenas (encender un cigarrillo, por ejemplo) se ladean hacia la izquierda, causando a veces accidentes graves...
M.A.R., San Isidro.

Muy ciertas todas sus observaciones.

ISARDIANAS

Refiriéndose al Isard, dijeron que era una de las mejores cajas que pasaron por PARABRISAS*; sin embargo, me parece que una caja que tiene 5,6 km de luz entre tercera y cuarta, no es lo más apropiado para el motor, y además es escasamente adecuada al manejo deportivo...*

¿Puede ampliarse la sección deportiva? ¿Podría hacerse un artículo trazando un paralelo entre TM y TN?
"CARPE DIEM", Vte. López.

Al decir "luz" usted se refiere seguramente a la diferencia entre velocidades máximas en tercera y cuarta. Ésta es mucho más que 5,6 km, siendo del orden de los 20-30 km por hora. Seguimos pensando en la gran bondad de la caja Isard.

Por ahora, no contemplamos nuevas ampliaciones de la Sección Deportiva. Volveremos sobre el tema TM-TN si se presentan nuevamente perspectivas de que la TN se acepte para integrar el cuadro de actividades deportivas nacionales.

MANUALES JEEP

1) ¿Quién tiene manuales Jeep IKA?

R. Pregunte en Industrias Kaiser Arg., Sarmiento 1230, Capital Federal.

2) ¿Testearon el Jeep IKA?

R. No, todavía no.

3) ¿Tienen precio de motor nuevo, sin caja?

R. No, señor. Consulte con un concesionario.
HUGO ERNESTO RAMOS, Tucumán.

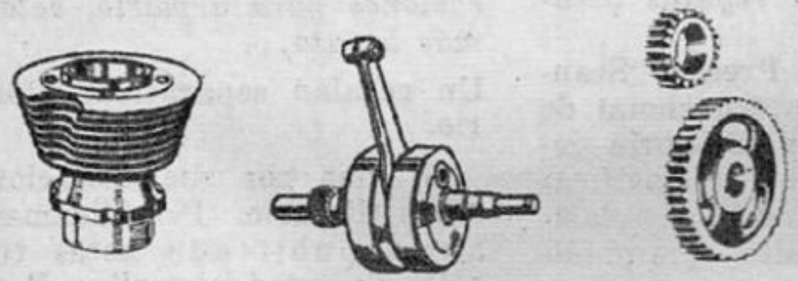
https://argentoteca.blogspot.com

Publimarketing

este
símbolo

PROLONGA LA VIDA DE LOS MOTORES

Piezas vitales que conviene tratar con S-I en todo tipo de motor (automotores, aviones y barcos)



Cilindros

Cigüeñales de motos y micro-cupés

Engranajes de distribución

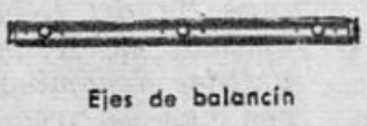
Arboles de levas

Cigüeñales de autos

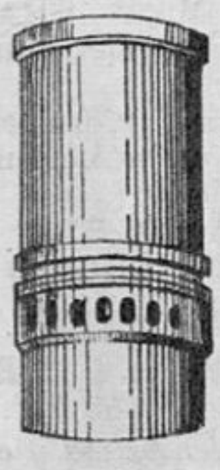
Aros de pistón

Botadores

Camisas de cilindros



Ejes de balancín



Camisas de Diesel

Un día u otro, Ud. tendrá que enfrentar sorpresivos y costosos problemas de desgaste de piezas del motor, como: cigüeñal, árbol de levas, camisas de cilindros, aros de pistón, etc.

Evítese problemas, aplicando ya a las piezas vitales el revolucionario tratamiento termoquímico S-I (super-sulfinuzado), adoptado por corredores de carreras y empresas de transporte.

S-I brinda, además, las siguientes ventajas:

- Disminuye los desgastes, en proporción hasta de 16 a 1.
- Aumenta extraordinariamente la potencia del motor, elevando el pique y el rendimiento.
- Evita el peligroso recalentamiento del motor.
- Reduce asombrosamente el período de ablande en motores nuevos y rectificados (sólo una hora de marcha es suficiente).
- Suprime la posibilidad de "pegados" y "engranes" de pistones y aros.
- Disminuye considerablemente el peligro de fundir el motor, aumentando la vida de cojinetes, bancadas y levas.
- Economiza nafta y lubricantes. Dilata notablemente los períodos entre cargas y cambios de aceite y resta peligro al olvido de hacerlos.
- Elimina totalmente la necesidad de usar aditivos.

Si tiene que rectificar alguna pieza del motor, dígale al tallerista que le aplique el tratamiento S-I. En menos de 48 horas estará super-sulfinuzada.

Se aplica S-I a cigüeñales hasta de 3,40 mts. de largo

Condiciones especiales para talleres y rectificadores.

Descuento a socios del A. C. A.

Licencia exclusiva para la Argentina

SULFINUZ ARGENTINA S.A.I.C.

Administración y usina:
Montesquieu 495 (Alt. A. Alcorta 2800) - T. E. 91-1389/2815 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

Proteja a **fondo** el tapizado de su coche nuevo o semi nuevo... **Recúbralo** con fundas "FUNTAP". Flexibles, anatómicas, decorativas, ¡ETERNAS! Evitan el desgaste del tapizado y la desvalorización de su coche. La protección de su coche se funda, en fundas "FUNTAP", confeccionadas con el nuevo sistema de **PLANTILLAJE AMERICANO**. Uselas!

AL TOPE EN FUNDAS...

FUNTAP

PROTEJA SU TAPIZADO ¡ES CAPITAL!!!

CENTRO CLAVE

FUNTAP

E. D. A. S. A. C. I. I. y E. (e. f.)
AV. FOREST 774 - TEL. 54-3353

Correo Parabrisas

DEPORTIVAS

1) ¿Permite el Anexo J el uso de relaciones de caja distintas de lo normal?

R. Únicamente si éstas son ofrecidas por la fábrica como opción.

2) ¿Qué velocidad desarrolla un SAAB de 60 HP?

R. Alrededor de los 160 kilómetros por hora.

3) En PARABRISAS 40, *página 79, dicen que la carrocería del Isuzu Belell es autoparlante. ¿No será un poco ruidosa para andar por la calle?*

R. Sí, pero no se necesita bocina.

4) ¿Existe un coche denominado Black Hawk?

R. Existió. La firma Stutz lo fabricó para el récord mundial de velocidad de automovilismo.

5) La clasificación general en el Gran Premio Standard es muy injusta, pero se la puede equilibrar usando el mismo sistema que en las regatas oceánicas...

R. En el Gran Premio "Standard" (ahora Internacional de Turismo) no hay categoría general, sino solamente clasificación por categorías. Las "clasificaciones generales" que publican algunos diarios y revistas son puramente extraoficiales.

A.V.L., Capital Federal.

PALANCA EN EL PISO

En CORREO PARABRISAS 40 *un señor pregunta si se puede colocar la palanca de cambios en el piso de un Peugeot. Yo fabrico y coloco palancas de ese tipo en Rambler, Valiant, Chevrolet 400, Peugeot y Fiat 1500.*

CARLOS ALBERTO LORENZEN, M. Carregal 3220, Munro, PBA (a 5 cuadras de Panamericana y Pelliza).

Gracias por la información. Interesados, al señor Lorenzen.

VOLKSWAGEN 51 Y CITROEN 11 LIGERO

1) ¿Cilindradas y HP?

R. Volky, 1.131 c.c. y 25 HP; Citroën, 1.911 c.c. y 55 HP.

2) ¿Velocidad máxima y crucero recomendada?

R. En estado nuevo, Volky 115-115, Citroën, 125-100.

3) ¿Consumo de combustible?

R. No tenemos referencias exactas.

4) ¿Se consiguen con facilidad repuestos para el 11 Ligero?

R. No tan fáciles como para algunas marcas nacionales, pero se consiguen.

5) ¿Qué diferencias mecánicas hay entre los Volkswagen '51 y '56?

R. El 56 tiene las cuatro marchas sincronizadas y más potencia (36 HP).

JULIO CUFFINI, Cañadón Sosa, Santa Cruz.

ROSARIO Y TRANSISTORES

En el artículo de Rosario, muchas cosas quedaron en la linotipo, como por ejemplo ciertos semáforos que son una trampa para la circulación, el comportamiento de zorros verdes (grises), señalización para el tránsito pesado en el acceso de las rutas, etc....

¿Sería mucho pedir que en la revista incluyeran una sección como "Hágalo usted mismo"? Hay en el mercado un tipo de encendido transistorizado para aplicar en autos... Si ustedes publicaran las especificaciones para armarlo, saldría más barato...

Un catalán separatista, Rosario.

Gracias por sus acotaciones sobre Rosario. Periódicamente hemos publicado notas tipo "Hágalo usted mismo" en PARABRISAS, y seguiremos haciéndolo, pero la idea de colocar un equipo de encendido transistorizado se nos ocurre un poco fuera del alcance de los automovilistas comunes que forman el grueso de la masa lectora de PARABRISAS. De todos modos, tomamos nota.

TROMPAS Y PUERTAS

1) Informamos al Sr. Roberto Linchinco (PARABRISAS 39) *que el carrocero Francis Lombardi, de Vercelli (Italia), vuelve, como antes, a producir el Fiat cuatro puertas en pequeña serie.*

2) En el artículo de la página 39 titulado "Los dos tiempos de Ingolstadt", aparece una fotografía del DKW 1000SP fabricado en Alemania, al cual ustedes denominan 1000S y dicen que es producido en nuestro país en pequeña escala. En realidad, el que aquí se fabrica es el diseñado por Fissore para el DKW-Vemag (Brasil) que presenta distintas características, como por ejemplo la de ser para 4 ó 5 pasajeros en lugar de 2 + 2, y distinto diseño de la trompa y el techo...

LEANDRO E. CAMPRA y OSCAR GARCÍA ORTÚZAR, Rosario, SF.

Agradecemos la atención de los lectores.

https://argentoteca.blogspot.com

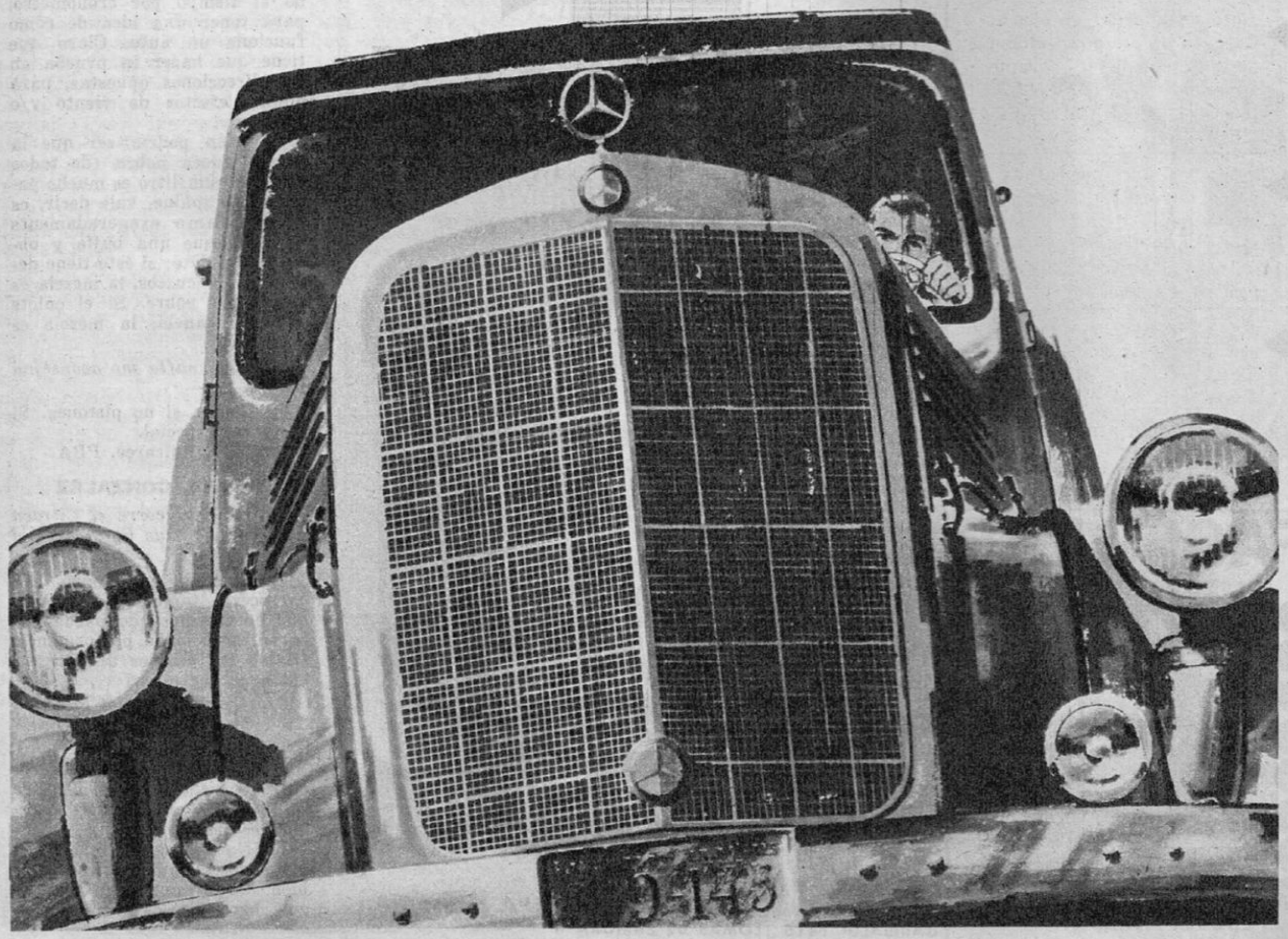
Un millón de kilómetros sin reajuste del motor

Y el Diesel MERCEDES-BENZ sigue marchando con su reconocida potencia y economía! Es un récord realizado por muchos vehículos MERCEDES-BENZ, porque están equipados con el famoso motor Diesel MERCEDES-BENZ de 110 HP, el motor de propia fabricación, maravillosamente equilibrado con todo el conjunto de los demás elementos del chasis. Así, los camiones Diesel MERCEDES-BENZ son MERCEDES-BENZ por los cuatro costados, y forman esas perfectas unidades automotrices que han logrado tan asombrosas performances.

Creados por la moderna técnica de Daimler-Benz A. G., de Alemania, y respaldados por más de 75 años de experiencia mundial en la fabricación de automotores, los camiones MERCEDES-BENZ conquistaron las rutas y caminos de los cinco continentes. Los chasis MERCEDES-BENZ L-312, para camiones y colectivos, se fabrican en la Argentina, desde hace años, con las tres ya clásicas distancias entre ejes: 3,60, 4,20, 4,83 m. Por eso, se adaptan plenamente a todas las exigencias del transporte nacional. Para tareas o terrenos que requieran el empleo de fuerza de tracción extraordinaria se suministran, a pedido del usuario, con eje trasero de alta y baja. Un auténtico servicio MERCEDES-BENZ, con legítimos repuestos, abarca el país entero a través de su vasta red de concesionarios. Año tras año, por millones de kilómetros, sin perder viaje y aun sin reajuste del motor, los Diesel MERCEDES-BENZ -su buena estrella en todos los caminos- continúan marchando...

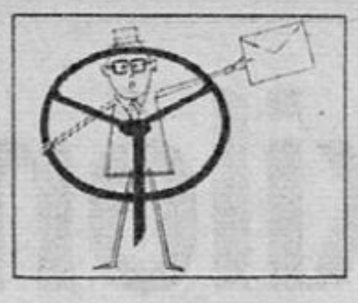
MERCEDES-BENZ

MIEMBRO DE ADEFA - ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES



https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



FALTA DE AIRE

¿Es cierto que no puede colocarse portaequipajes en un Volkswagen? Dicen que es porque el aire no corre sobre el techo. ¿Y en el Cabriolet, entonces?

HUGO CICASÉ, Polvaredas, Mza.

En un Volkswagen, puede colocarse un portaequipajes, siempre que éste sobresalga bastante del techo, unos 15 cm por lo menos. De lo contrario, se crea una turbulencia detrás de los baúles cargados, que dificulta la "respiración" de la turbina del motor. En el Cabriolet no hay problema.

DAUPHINESCAS

1) Mi Dauphine consumía un litro de nafta cada 15,5 km y tironeaba en segunda. Hice poner a punto el distribuidor, el carburador y bujías nuevas KL G F. 70. Desapareció el tironeo y el consumo bajó a un litro cada 20 km, pero la velocidad máxima disminuyó en 10 km por hora. ¿Será perjudicial para el motor ese menor consumo?

R. Su referencia sobre velocidad máxima es muy relativa sin saber cómo la tomó usted. Entre prueba y prueba pueden surgir variantes, como temperatura y presión atmosféricas, pendiente y fuerza y dirección del viento, que hacen sumamente relativa cualquier comparación. Es más práctico probar acelerando de 40 a 80 (por ejemplo) en tercera, y tomando el tiempo por cronómetro, para tener una idea de cómo funciona un auto. Claro que tiene que hacer la prueba en dos direcciones opuestas, para anular efectos de viento y/o pendiente.

También podría ser que la mezcla fuera pobre (de todos modos 20 km/litro es mucho para un Dauphine, vale decir, es un consumo exageradamente bajo). Saque una bujía y observe el culote; si éste tiene depósitos blancuzcos, la mezcla es demasiado pobre. Si el culote es color canela, la mezcla es correcta.

2) ¿Qué nafta me aconsejan usar?

R. Común si no pistonea. Si pistonea, especial.

"Fierrito", Balcarce, PBA.

CORRE, GONZALEZ

1) ¿Cuánto corre el Citroën DS-19? ¿Es más ligero que el ID-19?

R. El motor es el mismo, la carrocería también, de modo que no creemos que pueda haber diferencia de performance. (Salvo las usuales diferencias entre auto y auto.)

2) ¿Cuánto corre el Panhard CT-18?

R. Alrededor de 130.

3) ¿Son más ligeros los coches de pista o fórmula 2 que los junior que corrieron en nuestro país?

R. No todos los coches de pista son fórmula 2. Hay también de fórmula 1, o sea los que corren en los grandes pre-

BUENOS AIRES PARA SU MOTOR

FASFILTER

Nuevo Sistema Completo de Filtrado de Aire Semi - seco

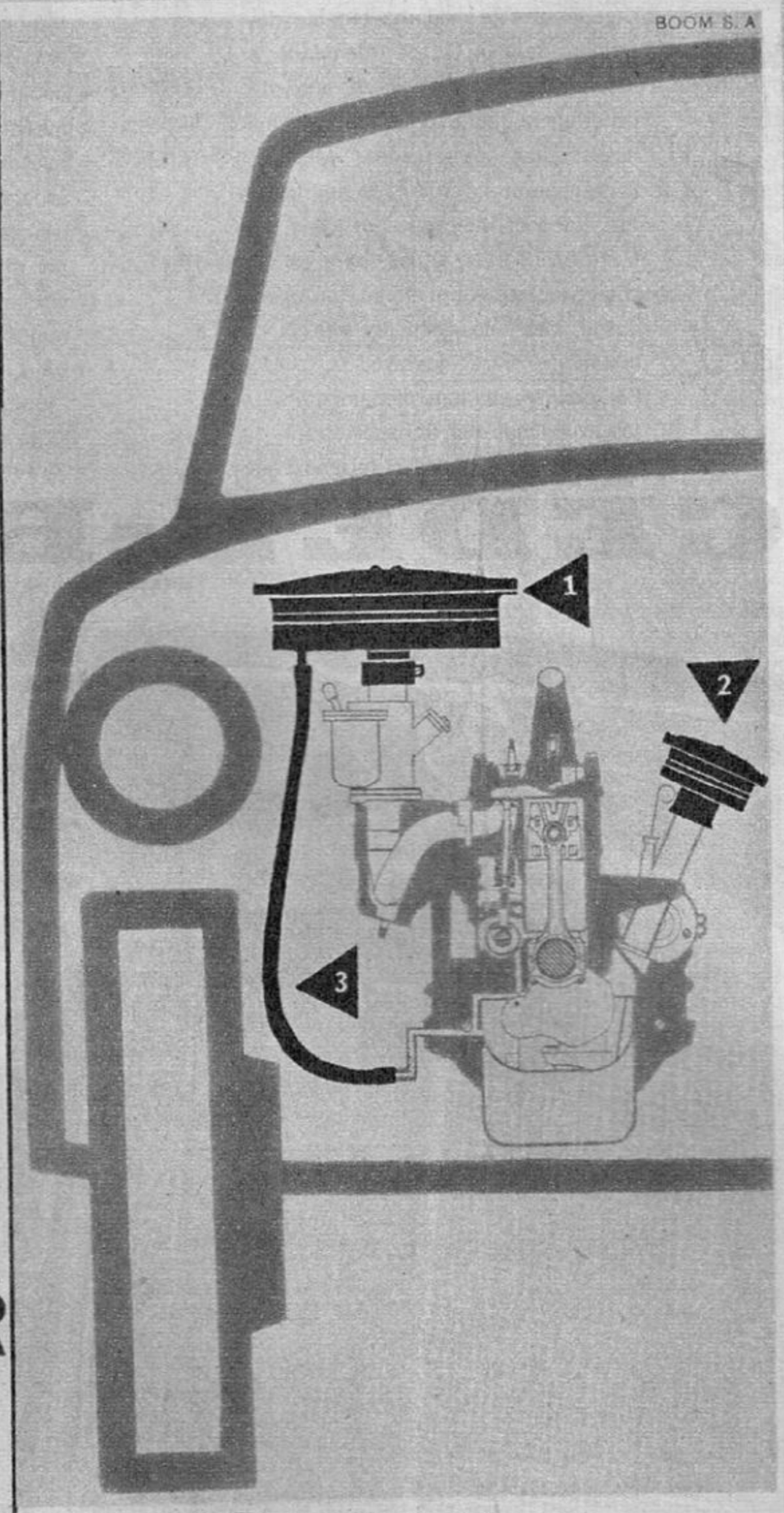
PROTEGE SU MOTOR EN 3 FORMAS!

1 Filtro de aire del carburador.- Carcasa de entrada tangencial de aire, elemento filtrante y adaptador... ELIMINA EL 100 °/o DE LAS IMPUREZAS DEL AIRE!

2 Filtro de aire para tapa de carga de aceite.- Réplica en miniatura del filtro del carburador, que impide la entrada de impurezas al cárter y mejora su ventilacion!

3 Toma de vapores o neblina de aceite.- Toma los vapores del cárter y crea una neblina de aceite que: aglomera la suciedad facilitando su expulsión, impregna el elemento filtrante, y lubrica los aros superiores y y paredes de cilindro.

BOOM S. A



FASFILTER

y estos RESULTADOS POSITIVOS

1 ALARGA LA VIDA DEL MOTOR
2 MAYOR DURACION AL ACEITE
3 MENOR CONSUMO
4 MAS PIQUE
5 MAS VELOCIDAD
6 MEJOR COMBUSTION
7 MAYOR POTENCIA
8 MAS SUAVIDAD EN LA MARCHA

PEUGEOT TAMBIEN ADOPTO FASFILTER

FASFILTER

Fabricado bajo licencia y distribuido por **FAS PEPA Hnos. S.A.**
GARIBALDI 1415 LOMAS DE ZAMORA
Fabricantes de caños de escape y silenciadores

https://argentoteca.blogspot.com

mios internacionales. Son más veloces que los Junior que vinieron a la Argentina, aunque sea por el constante avance en la técnica de los autos de carrera.

4) ¿Se fabricará este año el Citroën Ami-6? ¿Es cierto que corre a 140 y tiene 130 de crucero?

R. No se fabricará en la Argentina. Su velocidad máxima y de crucero es del orden de los 100 km/hora.

5) ¿Por qué en carreras TC los Ford no usan motores nuevos como los de la camioneta F-100? ¿Es que solamente pueden llevar motores de auto?

R. No pueden llevar motores de ocho cilindros en V y válvulas a la cabeza. Se está trabajando sobre un motor Ford de seis cilindros, válvulas a la cabeza. Veremos qué resultado arroja.

6) En las carreras de Turismo Nacional, ¿preparan los coches como en TM o como en TC?

R. La categoría Turismo Nacional, propuesta varias veces, no fue aceptada por la Comisión Deportiva Automovilista. Los proyectos generalmente tendían a un término medio entre TC y TM en cuanto se refiere al grado de preparación mecánica.

7) ¿Qué velocidad desarrollaban los Alfetta 158 que corría Fangio?

R. En un coche de carrera, la velocidad tope (que generalmente no se llega a alcanzar) depende de la relación de mando final, rodado, etc. Creemos que la cifra más alta cronometrada para el Alfa 158, en manos de Fangio, precisamente, es de 310 km/hora.

8) ¿Quién representa en la Argentina a Alfa-Romeo?

R. Vianini Argentina, Cangallo 564, Capital Federal.
RUBÉN C. RACO, González Chaves, PBA.

REPARACIONES NEUTRALES

Soy sanlorencino y presencié lo ocurrido con las suecas cuando chocaron con la barrera de tren... ¿El reglamento admite reparaciones durante la neutralización?

ROSENDO ALIANI, San Lorenzo, S. F.

No los prohíbe, mientras no afecten los componentes sellados. En la práctica todo el mundo hace reparaciones durante las neutralizaciones.

BOMBITAS DAUPHINE

Las bombitas de faros Dauphine se queman con frecuencia... Hay gente que lo atribuye a vibración en la tapa del baúl... Yo creo lo mismo, pero no encuentro solución...

A pesar de tener el sistema de frenos, y su regulación, en perfectas condiciones, la rueda delantera izquierda frena con anticipación a las demás... He controlado caños, cilindros, patines, cintas de freno, balanceado de ruedas y campanas, consulté concesionarios, pero sigo con el problema...
JUAN A. BOSIO, Cruz Alta, Córdoba.

Un lector nos escribió hace un tiempo diciendo que había encontrado la solución del problema bombitas reubicando las bocinas en un lugar donde no se notara tanto la vibración. Trasladamos a usted esta sugerencia, sin compromiso.

En cuanto a su problema de frenos, le podemos sugerir únicamente que revise todo de nuevo; si todo está perfecto, el auto tiene que frenar bien. Salvo alguna gruesa desalineación de tren delantero...

ESTANCIERAS Y PICK-UPS

1) ¿Cuándo testearán la Estanciera?

R. No tenemos fecha aún.

2) ¿Tiene válvulas a la cabeza el motor de la pick-up Chevrolet?

R. Sí, señor. Hace más de treinta años que todos los productos Chevrolet tienen válvulas a la cabeza.

3) Una revista deportiva dijo que los Falcon Sprint correrían en TM. ¿Por qué no lo hicieron?

R. Sugerimos que le pregunte a la revista deportiva. Nosotros no tenemos información concreta, aunque dado el esfuerzo deportivo de Ford, no sería raro que ello ocurriese.

4) ¿Cuándo testearán la Ford F-100?

R. Ya lo hemos hecho, y la publicación se hará muy en breve.

5) ¿Se fabricará en nuestro país el Rambler V8?

R. No, señor.

6) ¿Se fabricará el Lark en la nueva planta Studebaker? Por aquí se rumorea que sí...

R. Muy difícil, por no decir imposible.
Un parabrisista salteño, Salta.

VELOCIMETROS

Muchas veces en CORREO PARABRISAS *se mencionan proble-*

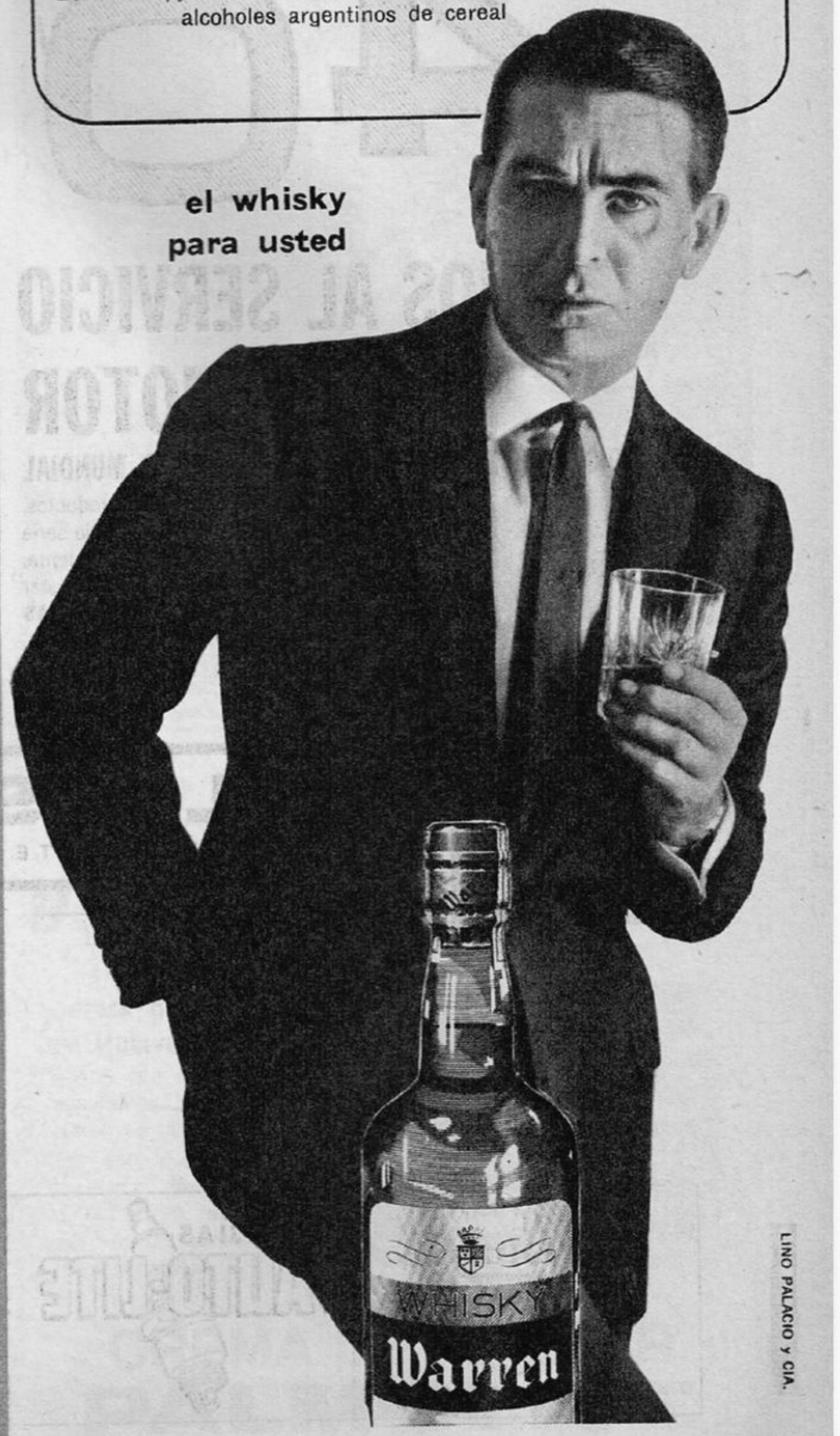
Su paladar
distingue
y exige

WHISKY

Warren

Con el espíritu de la auténtica malta escocesa, especialmente importada por Guillermo Padilla Ltda. S. A., y la calidad de los mas nobles alcoholes argentinos de cereal

el whisky
para usted



LINO PALACIO y CIA.

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

mas relacionados con velocímetros y otros instrumentos del automóvil... Quisiéramos destacar que en nuestro país existe una representación de VDO, que no solamente atiende el service oficial y la usual garantía, sino que ya inició la producción nacional, que pronto saldrá a la venta. En cuanto a los ejes flexibles para los velocímetros y los cables de comando, que se distribuyen bajo las marcas VDO y Peterflex, ya se encuentran desde hace más de dos años en plaza... La fabricación en la Argentina no solamente se ajusta 100 por ciento a las normas alemanas, sino que cada matriz es aprobada por Alemania... Nuestra firma actúa como oficina de comercialización de VDO en la Argentina (OPEN S.A. en nuestro país) ...nos ponemos a vuestra entera disposición para cualquier problema relacionado con instrumental...
Instrumental Automotriz SRL., Venezuela 170, 2º piso, Capital Federal.

Agradecemos la información, que trasladamos a nuestros lectores.

VELOCIDADES PEHUAJENSES

Leyendo vuestra sección en PARABRISAS 35 me llamó poderosamente la atención el título "VALIANT ANDALUZ", carta firmada por un profesional domiciliado en ésta.

Al respecto, cumplo en comunicarles que el mencionado profesional no posee, ni ha poseído nunca, una automóvil de esta marca, por lo que pongo en tela de juicio la veracidad de dicha carta.

Ahora bien, podría tratarse de alguna otra persona que, invocando el nombre del mismo, les haya planteado la diferencia de velocidad. Esto lo creo poco probable ya que el supuesto firmante, muy conocido en ésta por su moderación al conducir vehículos, no sería tomado como prototipo para una cuestión de esta clase ya que vuestra revista es muy leída en ésta.

Por lo expuesto es que me permito hacerles una sugerencia: que cuando reciban una carta presentándoles una cuestión determinada, averigüen, antes de publicarla, el origen de su procedencia para que no les ocurra como en este caso, y hagan el ridículo ante una cantidad bastante apreciable de lectores como los que tienen en esta ciudad... *Un lector pehuajense, Pehuajó, P.B.A.*

Evidentemente no podemos hacer prolijas averiguaciones antes de publicar o contestar todas las cartas (qué es "una cuestión determinada?". ¿Quién la determina?) porque entonces saldrían tres cartas por mes, más o menos.

Por otra parte, si el lector pehuajense estaba tan convencido de la necesidad de que averiguáramos procedencias de cartas antes de publicarlas, ¿por qué no nos mandó su nombre y dirección?

MAS DE 40 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUYENDO MARCAS DE PRESTIGIO MUNDIAL

Estos nobles productos, respaldados por una garantía seria y un servicio eficiente, le ayudarán a conquistar **CONFIANZA** y más **VENTAS** para la prosperidad de su negocio.

FILTROS FRAM

AROS DE PISTON Y VALVULAS Thompson

CINTAS PARA FRENOS American Brakeblok Y FORROS DE EMBRAGUE

AMORTIGUADORES MONROE

PISTONES WILLSA-Plux M.R. INDUSTRIA ARGENTINA CON LICENCIA "MAHLE"

WILL L. SMITH S A C I

LUIS SAENZ PENA 443/447 · T.E. 38-2011 · BUENOS AIRES

REPUESTOS DE ENCENDIDO BLUE STREAK U. S. A. prestolite Y ATMA

LIQUIDO Y PARTES Wagner Lockheed PARA FRENOS

BUJIAS AUTO-LITE

HOESCH RESORTES DE SUSPENSION

https://argentoteca.blogspot.com

No creemos que hayamos hecho el ridículo en Pehuajó. Creemos que en esa bonita ciudad hay bastante gente inteligente como para poder haber captado la situación...

De todos modos, hemos adoptado recaudos para evtiar la continuación de este problema. Ver el primer párrafo de esta sección.

FAROS

¿Qué diferencia hay entre un faro común y un Marchal? — R.H.B., Santa Rosa, L. P.

Marchal es una marca de faros, justamente apreciada en todo el mundo por su calidad. Los importadores son Autorex, Santa Fe 1152, Capital.

FIAT 1500

1) ¿Estoy equivocado, o hay un error en el Road Test del Fiat 1.500? Fiat aconseja no pasar de 40 en primera y ustedes dan 38 km/hora como máxima en esa marcha...

R. Está Ud. equivocado. Esa velocidad es la indicada por la Fiat como máxima en 1a. Nuestro Test corroboró esa afirmación con bastante justeza (el error es perfectamente compatible con las diferencias entre auto y auto).

2) Creo que sería interesante modificar el varillaje del acelerador en el lugar en que se une con el piso, cambiando la bisagra de goma por otra de metal. Esta, al ser apretado el pedal, tiende a deslizarse hacia la derecha y evita que el coche pase de 100km/hora.

R. Trasladamos la sugerencia a la fábrica.

3) ¿Influirá en su velocidad máxima el haber sido levantado en su parte delantera?

R. No vemos por qué.

4) ¿No es peligroso el sistema de servofreno cuando se mojan las campanas y los discos delanteros?

R. No sabemos si usted quiere significar "servofreno" o "sistema de frenos de disco", pero ni uno ni el otro son peligrosos en lo mojado, muy al contrario; el servofreno ayuda a apretar más, y el sistema de discos (no tiene campanas en las ruedas delanteras) quita rápidamente el agua por centrifugación.

JORGE LUIS BONAVITA y ANDRÉS E. BLANCO ABAL. Ituzaingó, P.B.A.

REPUESTOS HILLMAN

¿Quién puede tener cadenas de distribución para Hillman? ¿Es cierto que estos coches carecen de la mayor parte de sus repuestos?

Mario G. Real, Bahía Blanca.

Efectivamente, los coches Hillman carecen de representantes en nuestro país. La única posibilidad que conocemos nosotros es Arnelli y Cía., Cabildo 832, Capital Federal.

MÉDICO ANÓNIMO

1) ¿Podrían hacer una sección para mostrar las características de las mejores máquinas TC, como el Chevrolet de Cupeiro, el Ford de Emiliozzi, el Chevrolet de Pena, etc.?

R. Nuestra sección deportes pretende, dentro del escaso lugar que le dejan libre las otras secciones de la revista, cubrir el panorama deportivo nacional en la forma más amplia posible. Claro que los preparadores no siempre están dispuestos a proporcionar detalles con toda amplitud...

2) ¿Hay algún cuerpo médico para atención de corredores en especial?

R. El Servicio Médico del Automóvil Club Argentino, encabezado por el Dr. Lino Las Heras.

3) ¿Sigue editándose el Manual de Automóviles de Arias-Paz?

R. Sí, recientemente hemos visto un ejemplar reciente en una librería del centro. Buscando encontrará la última edición.

4) Si no hay espacio en la revista ¿pueden contestarme por escrito?...

Sr. Médico, Caballito, Capital.

R. Sí, mándenos su nombre y dirección y le contestaremos en seguida. ¡Matasanos!

MICHELIN

Me refiero a la pregunta de "ACEITE ENNEGRECIDO" sobre "Brazos de suspensión delantera (Citroën) que se tuercen muy a menudo y la operación de enderezarlos cuesta mucho dinero". Para nosotros la solución fue cambiarle neumáticos delanteros, colocándole cubiertas Michelin especiales para este auto... *René Castellano, Oncativo, Cba.*

No sabemos si distinto tipo de cubierta puede introducir una variación tan grande como para afectar la vida de la sus-

a rás...
y sin irritaciones!

CREMA DE AFEITAR PALMOLIVE, única con aceite de oliva, suaviza su cara mientras usted se afeita... Por eso le asegura la única afeitada perfecta: a ras y sin irritaciones, aún en las zonas más sensibles.

CREMA DE AFEITAR
PALMOLIVE

PARABRISAS ⊙ 21

https://argentoteca.blogspot.com

Vd. no puede dejar de asistir a este suceso maravilloso!

RESERVE CON TIEMPO SU PASAJE IDA Y VUELTA EN

VARIG

eligiendo para viajar, el jet más confortable del mundo:

BOEING 707

RIO DE JANEIRO

LA PAUSA AMABLE EN SU VIAJE A NUEVA YORK

Sin recargo alguno en el pasaje, Vd. puede permanecer en Río todos los días que desee, siguiendo luego a EE.UU. en otro vuelo de VARIG.

EN RIO, TODO EL AÑO ES TEMPORADA...

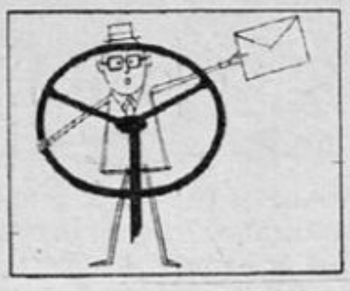
CONSULTE CONDICIONES DE FINANCIACION EN SU AGENCIA DE VIAJES PREFERIDA

VARIG *Airlines*

máxima categoría internacional

DIAGONAL NORTE 950 – 35-5431

Correo Parabrisas



pensión en forma tan sensible, pero, de todos modos, trasmitimos la información del lector sin compromiso. M. Michelin, suponemos, agradecido...

INCLINACIONES

1) Leyendo las características de algunas Ferrari, etc., he visto "motor inclinado xx grados". ¿Por qué esta inclinación?

R. Tiene dos razones fundamentales: para reducir la altura del capot y para lograr mayor accesibilidad de algunos componentes (dínamo, distribuidor, carburador, etc.) Cuando los coches de carrera aún tenían el motor adelante, se inclinaban los motores también para desplazar a un lado el árbol cardánico, permitiéndolo pasar a un costado del asiento del conductor.

2) ¿Qué velocidad máxima puede dar el Fiat 1100 '62?

R. No lo hemos testeado, pero debe andar en los 125-128.

3) La fábrica Auto Unión dirá que su coche anda a 130 arriba, pero un amigo mío tiene uno que necesita mucha ruta para arañar los 120...

R. Primero hay que ver si en el auto de su amigo el velocímetro anda bien. A veces estos adelantan, a veces atrasan. Si está bien de velocímetro, también es posible que no esté bien a punto. Además, hay grandes variaciones entre coche y coche.

4) ¿Por qué repitieron fotos en la presentación de coches?

R. La página hay que armarla. Algunas fábricas envían grandes cantidades de fotos cuando se les pide; para otros, parece que les sale muy caro una foto que costará a lo mejor cuarenta pesos. Y con la cual se aseguran una publicación totalmente gratuita en PARABRISAS.

5) ¿SIMCA pertenece a la Chrysler Corporation?

R. No, pero Chrysler tiene muchas acciones en Simca.

6) ¿Testearán el Renault 4L?

R. Suponemos que sí.

D. G., Capital Federal

DATOS PONTIAC

Necesitaría algunos datos de Pontiac 50... *C.S.F., s/dirección.*

Tenemos muy poco de Pontiac, pero podemos darle esto: luz de platinos, 0,022" si es de 6 cilindros, 0,016" si es de 8. Bujías AC 45 en ambos casos, a 0,025".

INFORMACIÓN GRACIELA WARTBURG

Paso a relatar lo que hice en un sedan G. W. 1962, a saber:

1) Suspensión: quité todos los elásticos, los pulí a espejo, y los armé colocando grasa grafitada entre hoja y hoja. Envolví las hojas con plástico. El coche quedó hecho un sofá.

2) Solucioné una falta de temperatura en el motor colocando un termostato de Peugeot 403, que empieza a abrir a los 75 grados. Se rebajó la terminación acampanada del cuerpo, y entra perfectamente en la boca grande de la manguera que toma la tapa de cilindros, colocándose una abrazadera para mejor fijación. No requiere agregado alguno y se obtiene la ideal temperatura mínima de 75 grados.

3) Para curar el movimiento longitudinal del motor, se eliminó el inadecuado fierrito que recibe el pomposo nombre de "tensor" y se coloca en el tornillo que se encuentra al frente, al medio y abajo de la tapa del alojamiento del diferencial en su unión con el motor, un hierro plano doblado en U, y otro enfrentándolo en el chasis. Se unieron ambos con un tensor bien dimensionado, que termina en sus extremos en ojales donde se colocan bujes de goma que se calzan ajustados en los citados soportes. Quedan fijos por medio de los correspondientes bulones, que a su vez hacen de ejes. El motor queda firme, al mismo tiempo que las vibraciones no se trasmiten por el coche, al ser anulados por los bujes de goma. Estos, en último término, permiten un suave y controlado movimiento longitudinal del conjunto motor-diferencial-caja.

4) Frenos delanteros: en mi unidad se desperdiciaba la acción frenante de 5 mm. de cinta de freno por quedar fuera de la campana. Solución, agrandar lo necesario el agujero cónico de las mazas, lo que permitió entrar un poco más en las campanas, aprovechando toda la superficie de contacto de las zapatas de freno, lográndose además de una mayor acción frenante, un mejor cierre de los retenes de grasa.

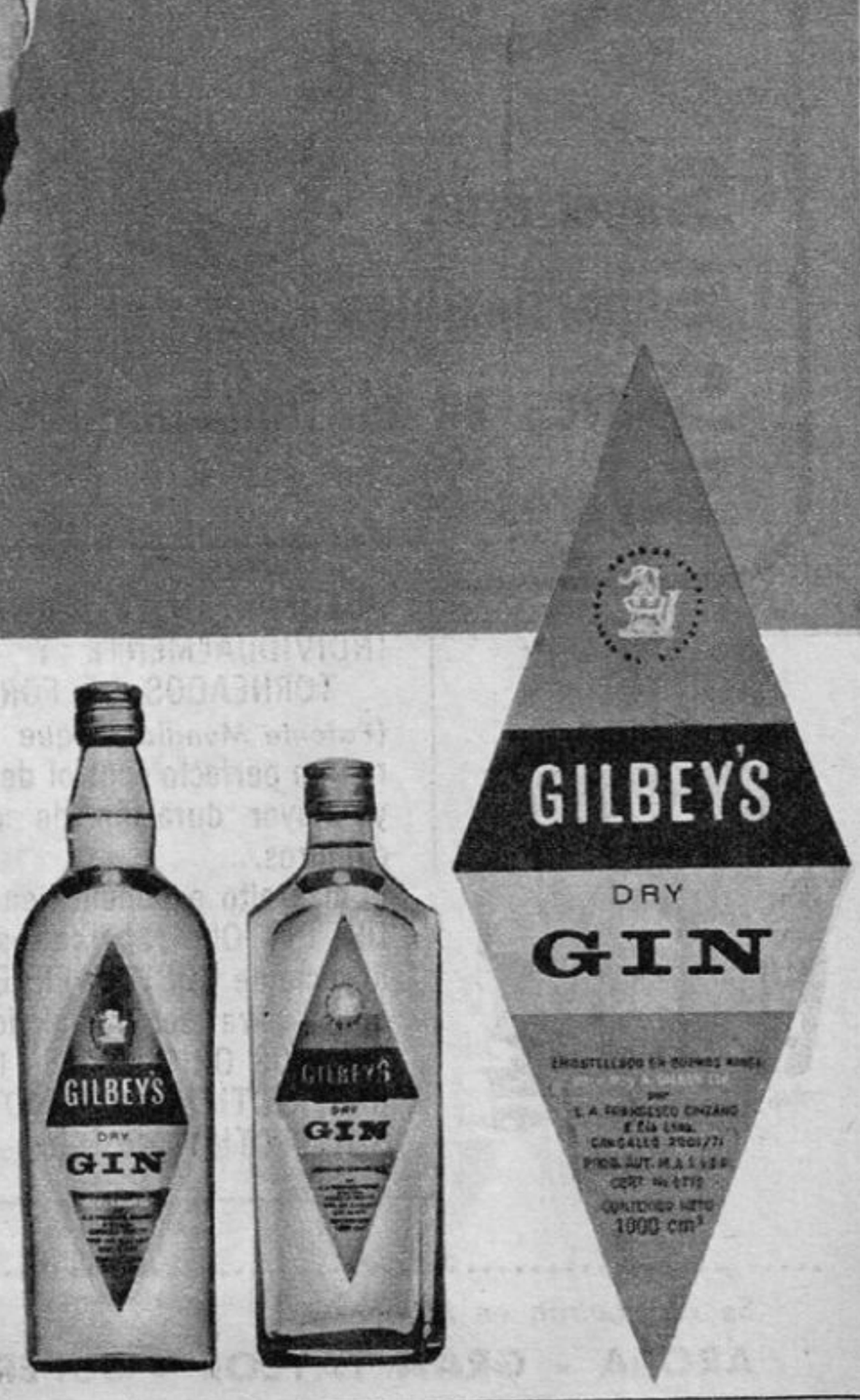
5) Aparato mezclador de aceite-nafta: Con un poco de ingenio se lo puede adaptar directamente entre la parte inferior-interior de la boca de entrada de nafta y el tanque de combustible, lo que permite eliminar la

https://argentoteca.blogspot.com

GRANT ADVERTISING

Sí... pero con GILBEY!

Si alguien está de etiqueta, tiene derecho a exigir un cocktail de gala.
Y quien no sabe que el verdadero GIN GILBEY engalana de sabor y aroma cualquier mezcla...? La frase que circula por fiestas y bares, es que GILBEY es el **principio y gin** de un buen cocktail. GILBEY: tradición en gin auténtico, de auténtico sabor inglés, es delicioso también **con bebidas sin alcohol** y **jugos de frutas.**



GILBEY

EL GIN INTERNACIONAL PRESENTADO POR

S.A. FRANCESCO CINZANO & CIA. LTDA.

Solicite gratuitamente Recetario Cocktails a: Cinzano, Sección C - Cangallo 2933 - Capital

https://argentoteca.blogspot.com

AROSA

S.A.

anuncia su sensacional nueva serie de

JUEGOS DE AROS DE PISTON

Superiores
Superflexibles
Suaves en el funcionamiento
Seguros

AUTOPORTANTES FUNDIDOS INDIVIDUALMENTE Y DOBLE TORNEADOS DE FORMA *(Patente Mundial)!* que aseguran un perfecto control de aceite y mayor duración de aros y cilindros.

El más alto exponente en AROS DE PISTON fabricados bajo licencia de GOETZEWERKE A.G., aptos para ser instalados en: EQUIPOS ORIGINALES - MOTORES RECTIFICADOS - MOTORES SIN RECTIFICAR.

Se distribuirán en las marcas

AROSA - GRAN TAYLOR - SUPERSAGAL

Correo Parabrisas

incomodidad de su manipuleo, además del olor de nafta. Por ser imprescindible llevar la nafta en el baúl, se esparce el olor. También se debe colocar un trozo de alambre fuerte atravesando la boca del mezclador, para impedir que la boquilla de la manguera de carga penetre profundamente y deforme y/o arranque de su alojamiento las hélices mezcladoras. Esto último debe usarse aún en el caso de seguir usando el mezclador manualmente. Debe eliminarse el original accionamiento de la válvula de descarga, la que en lo sucesivo se accionará por la boca de entrada de nafta, con una adaptación a tal fin.

6) Escobillas del limpiaparabrisas: por desgaste prematuro de las gomas, tuve que cambiarlas, colocando en reemplazo de las de fábrica, escobillas de 10 pulgadas, lo que dio como resultado una mejor superficie limpia del cristal.

7) Sileniador: quitar la última etapa del silenciador, o sea la que está debajo del baúl, enderezar el caño que lo conectaba y soldarle un trozo de caño de igual diámetro y 50 cm. de largo. El conjunto pasa por debajo del chasis donde se lo sujetará. Sale casi a ras del paragolpe trasero y con un pequeño declive hacia abajo, lo que permite que los vapores condensados no queden en su interior. Se logra un mayor desahogo y vivacidad del motor.

8) Dínamo: el problema de la poca carga que la dínamo envía a la batería es cuando el motor trabaja a pocas revoluciones. Se debe colocar a la dínamo una polea más pequeña, fundida en aluminio, que se encuentra en los comercios del ramo. No es necesario cambiar la correa, la que simplemente debe tensarse como corresponde.

9) Faros: con un relay a la luz de alta se obtiene mejor luz, sobre todo en ruta.

10) Carburador: si consume mucho por desgaste de la válvula de aguja, ponerle una Solex, que tiene en el extremo de la aguja flotante que apoya en la palanca de cierre, un amortiguador de vibraciones que hace el cierre más eficaz.
Leandro di Biasi, Capital Federal.

Agradecemos al señor di Biasi sus sugerencias, que trasmitimos sin compromiso.

CITROÉNICAS

1) ¿Van a testear la pick-up Citroën?

R. Esperamos poco a poco ir testeando todos los vehículos que sea posible.

2) Necesito el número 6 de PARABRISAS. ¿Alguien puede vendérmelo?
Raúl P. Szikita, El Ceibo 567, Haedo, FCNDFS.

CONSEJOS PARA FIATEROS

No traigo problemas o preguntas, sino soluciones... Mi Fiat 1.500 tiene diez mil kms. recorridos, sin mayores problemas, excepto una caída de potencia manifestada gradualmente a partir de los 5.000 km. El mecánico chequeó todo y después midió la compresión, hallándola baja (140 libras más o menos; según manual, debe ser de 149 a 156 libras/pulg.2).

Pensando en válvulas en mal estado, se sacó la tapa de cilindros y por el estado de las válvulas fue necesario rectificar los asientos, que son postizos y se habían asentado mal en sus encastres en la culata. Luego se esmerilaron a fondo, se colocó nuevamente la tapa, se hizo andar el coche por un tiempo, y luego se midió nuevamente la compresión; nuevo promedio, 152 libras/pulg.2. Este trabajo fue realizado en el taller del señor Osvaldo Gómez, Nueva York 4925, Capital. Registro 610335, Cap. Fed.

Agradecemos al lector su información. El esmerilado de válvulas es una operación que debe hacerse cada tanto (digamos 20.000 km. en un auto chico, 50.000 en uno mediano, 100.000 en uno grande) en todos los coches. Los valores entre paréntesis son estimativos.

ENGRANAJE INEXISTENTE

Tengo un jeep Willys 47. Está en perfecto estado pero no me gusta su elevado consumo. Lo atribuyo a la relación de tercera, que es 5,37 a 1. Quisiera colocar un engranaje de tercera que diera una reducción a 0,8 a 1, por ejemplo... R. Domínguez, s/dirección.

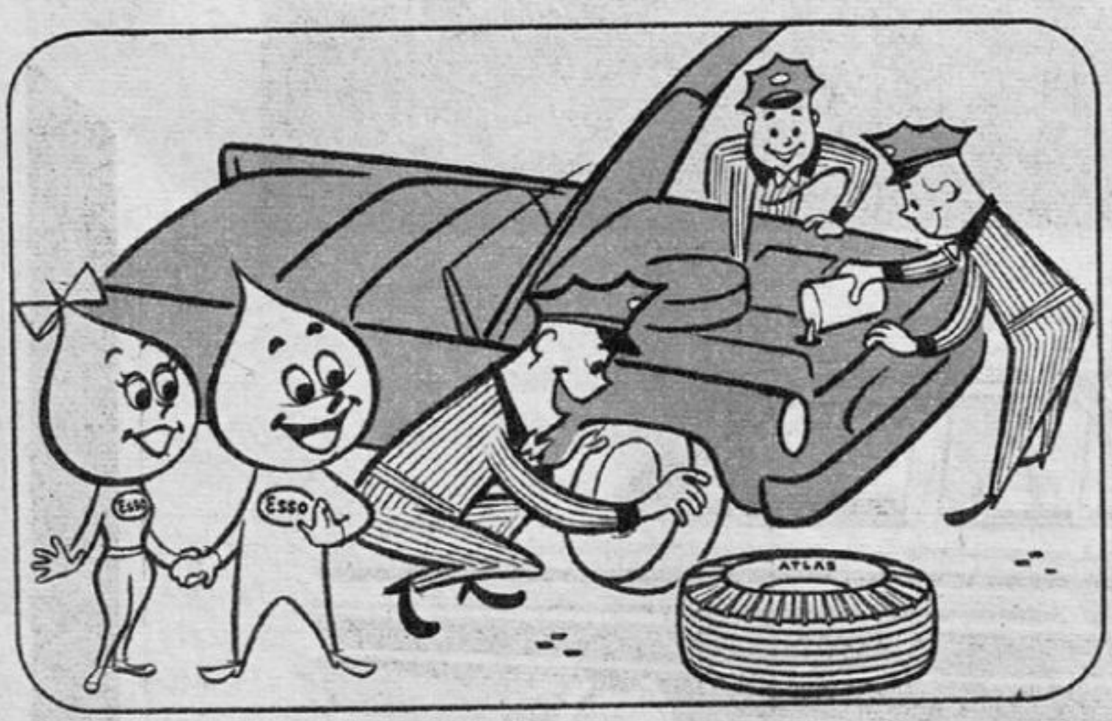
En los coches con motor adelante y con tres velocidades la tercera justamente se llama "directa" porque en esa marcha el giro del motor pasa directamente por el eje principal sin que intervenga ningún engranaje. Vale decir, la caja no trabaja como tal. Por ese motivo no se puede variar la relación interna de la tercera. Puede, en cambio, tratar de encontrar un núcleo de piñón y corona con relación más larga.

https://argentoteca.blogspot.com

¿Qué tienen de EXTRA los productos ATLAS?

Ellos llegan contrariados y con el coche "incompleto". Pero aquí les brindan todo... bajo un mismo techo.

Para el arranque instantáneo, ATLAS es la batería... rendimiento prolongado y "a punto" todos los días!



ATLAS también las cubiertas para un andar bien seguro! tienen para dar más vueltas y aguantar un trato duro.

Esto es SERVICIO EXTRA. Ellos se van encantados. Y con los productos ATLAS, el coche "marcha"... mejorado.

ESSO es SERVICIO EXTRA!

Vea "EL REPORTER ESSO" por Canal 11, todos los días, a las 23 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

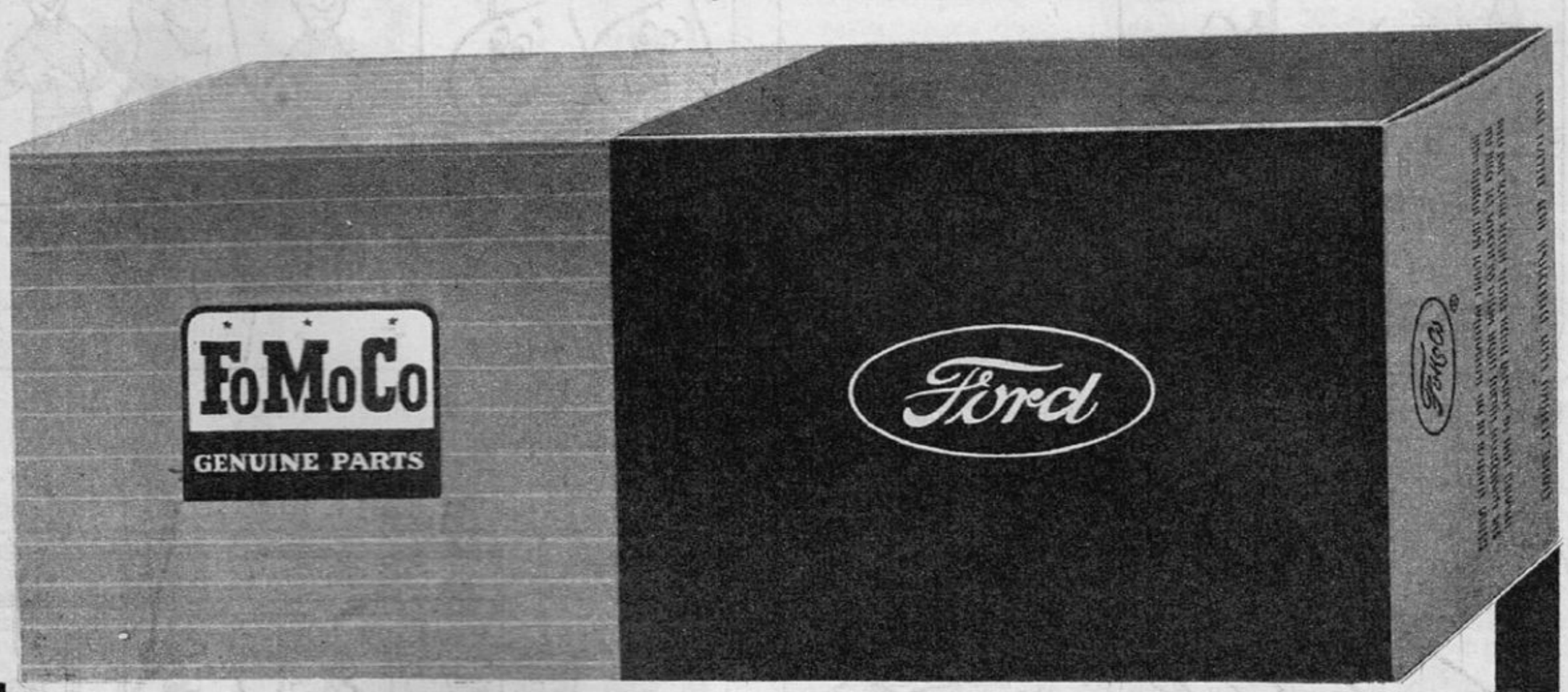
La imitación nunca es perfecta!

su Ford requiere

REPUESTOS LEGITIMOS FoMoCo

Cuando le ofrezcan algo parecido... ¡rechácelo! El funcionamiento de su Ford continuará siendo perfecto... ¡siempre que sus reparaciones sean hechas con repuestos legítimos FoMoCo, los únicos capaces de reemplazar con total precisión a la pieza original! Están fabricados bajo especificaciones mundiales de Ford. Se venden únicamente en su conocido envase rojo y gris, y en su nuevo envase azul y gris! Recuerde que las imitaciones siempre acarrean desagradables problemas. ¡Exija repuestos legítimos FoMoCo!

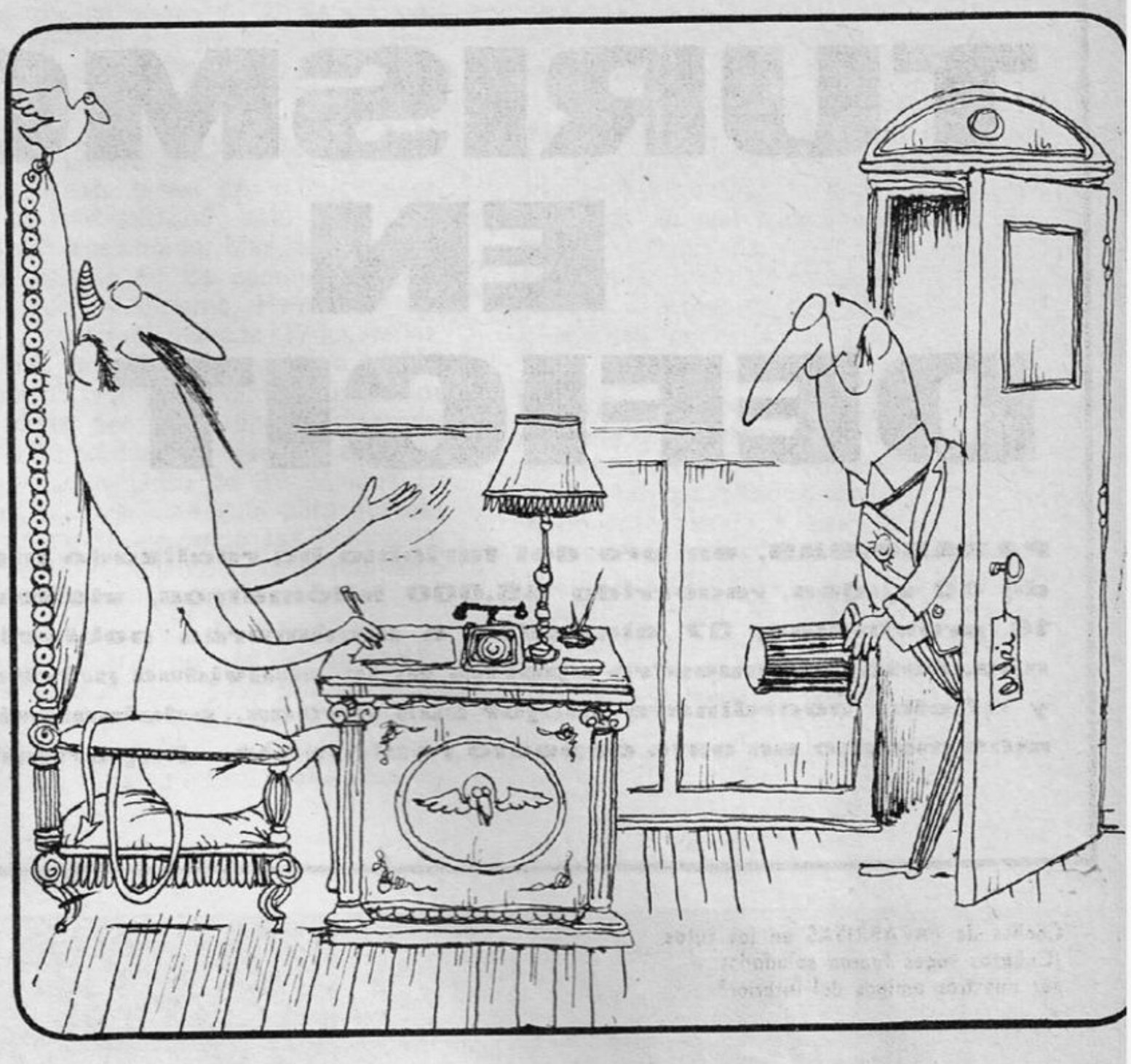
Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA



MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

https://argentoteca.blogspot.com

EL DIA QUE EL DIABLO PEGO UN PORTAZO



La vez que el Señor decidió tomarse licencia, el Diablo resolvió hacerse cargo del despacho. Astuto político, su primera idea fue la de hacerse simpático a la gente, inaugurando una relación de puertas abiertas.

El primer día de audiencias, el secretario del Diablo informó:

—El señor presidente, que desea hablar sobre un asunto de estacionamiento. Hay una ley en vigencia que ha suprimido todas las reservas especiales para estacionar y...

—Adelante —interrumpió el Diablo—. Que pase el señor presidente.

Entró el postulante y planteó su problema.

—Soy el presidente de la república. No encuentro lugar para estacionar mi auto. La gente me mira con lástima. La autoridad de mi cargo queda resentida...

—Estacionamiento privilegiado concedido —dijo el Diablo, firmando la orden en una tarjeta—. Que pase el siguiente.

—Soy el intendente —dijo la nueva visita—. Segundo en la capital donde debería ser el primero, necesito un símbolo que refirme la dignidad de mi magistratura. Podría ser un lugarcito para estacionar...

Le fue concedido y entró el tercero. La Suprema Corte, uno de los tres poderes del Estado. Qué menos podría reclamar que...

Salió el supremo y entró el tercer poder, la legislatura. Su argumento era tan bueno como los anteriores, y los tipos que pintaban calzadas y erigían carteles con la leyenda de "Estacionamiento reservado para..." se frotaron las manos con satisfacción al ver asegurada una buena cuota de trabajo.

Con los bomberos no hubo problema. Merecían estacionar, por razones obvias. La policía y el ejército, estaban de cajón entre los de mejor derecho, en razón de sus funciones especiales. Con los concejales no hubo cuestiones (después de todo eran los administradores de la ciudad). La concesión otorgada a los médicos fue conmovedora y hasta hubo furtivas lágrimas cuando alguien habló de la desgarradora escena de una gorda con gripe, que tuvo que postergar el té con aspirinas de la receta final porque su facultativo no había podido estacionar en la misma puerta de su casa (la casa de la gorda, por supuesto).

Después se concedieron zonas especiales a las escuelas, los cines, los garajes, las obras en construcción, los mercados, las compañías de aviación, la asistencia pública, los hospitales, los hoteles, los sanatorios, las empresas de pompas fúnebres, los diarios (la información exige requisitos de rápido movimiento), las estaciones de microómnibus, el cuerpo diplomático (por natural cortesía), y algunos más que no se mencionan para no incurrir en prolijidad,

El Diablo sudaba acalorado ante aquel martilleo.

—Queda un solo postulante —anunció el secretario.

—Que pase —dijo el Diablo.

Entró un tímido señor, bastante acoquinado.

—Creí que se habían terminado los pedidos de estacionamiento reservado —adelantó el Diablo—. ¿Y qué arguye usted para tener ese privilegio?

—Bueno, señor... Yo trabajo... Lo necesito porque es el pan de mis hijos...

—La razón es buena —aceptó el Diablo. Pero el secretario se adelantó con un plano en la mano:

—Señor, le advierto que ya hemos concedido más reservas que espacios disponibles hay en la ciudad.

El Diablo miró con rabia al infeliz que trabajaba.

—¡Reviente! —le gritó—. ¡Se acabó lo que se daba!

Y con la firme decisión de no retornar al despacho de Dios, se marchó pegando un portazo. *

https://argentoteca.blogspot.com

TURISMO EN DEFICIT

PARABRISAS, en pro del turismo ha realizado más de 40 viajes, recorrido 45.000 kilómetros, visitado 19 provincias, 37 ciudades e innúmeras poblaciones. Este es nuestro aporte. Si la actividad privada y oficial coordinara mejor sus tareas, adelantaríamos mucho en este aspecto realmente importante

En conferencia de prensa, la Asociación Pro Activación del Turismo Regional Internacional Argentina (P.A.T.R.I.A.) ha fundamentado la razón de su presencia: coordinar todo lo que se pueda hacer para la promoción del turismo para crear conciencia turística, elaborar planes generales, regionales y locales, crear un ministerio nacional del turismo, propiciar una legislación adecuada, estudiar científica y sistemáticamente la cuestión, formar personal experto, organizar oficinas de información, estadística, publicidad y propaganda, y educar a la población en general sobre el significado del turismo.

Estamos de acuerdo con esos propósitos. Con un subrayado: ésta es hora de hacer cosas prácticas, de poner de una buena vez los pies en el suelo.

No desdeñamos los hermosos carteles, las coloridas películas ni las cuidadas descripciones literarias de los paisajes. Pero en estos momentos, el turista —argentino o extranjero— necesita otras cosas más.

Coches de PARABRISAS en las rutas.
¿Cuántas veces fueron saludados
por nuestros amigos del interior?

https://argentoteca.blogspot.com

Se necesita que al turista no se le requiera una desalentadora pila de documentos, avales y certificados. Que la Aduana no entre a saco en su bagaje y arme cuestiones por una caña de pescar. Que los taxis y remises no roben al desprevenido. Que en los hoteles haya gente capaz y eficiente y servicios adecuados al nivel de la civilización. Que la policía ayude en vez de chequear y hacer boletas injustas. Que se disponga de buenos caminos, de buenos hoteles y restaurantes limpios. Que cada ciudadano colabore con el turista en vez de mirarlo como a un enemigo.

Todo esto se logrará haciendo cosas. Ya mismo inaugurar escuelas, dictar disposiciones que alienten al turismo, dar al público información útil a través de organismos especializados, poner coto a los abusos, castigar a los desaprensivos, apoyar las buenas iniciativas.

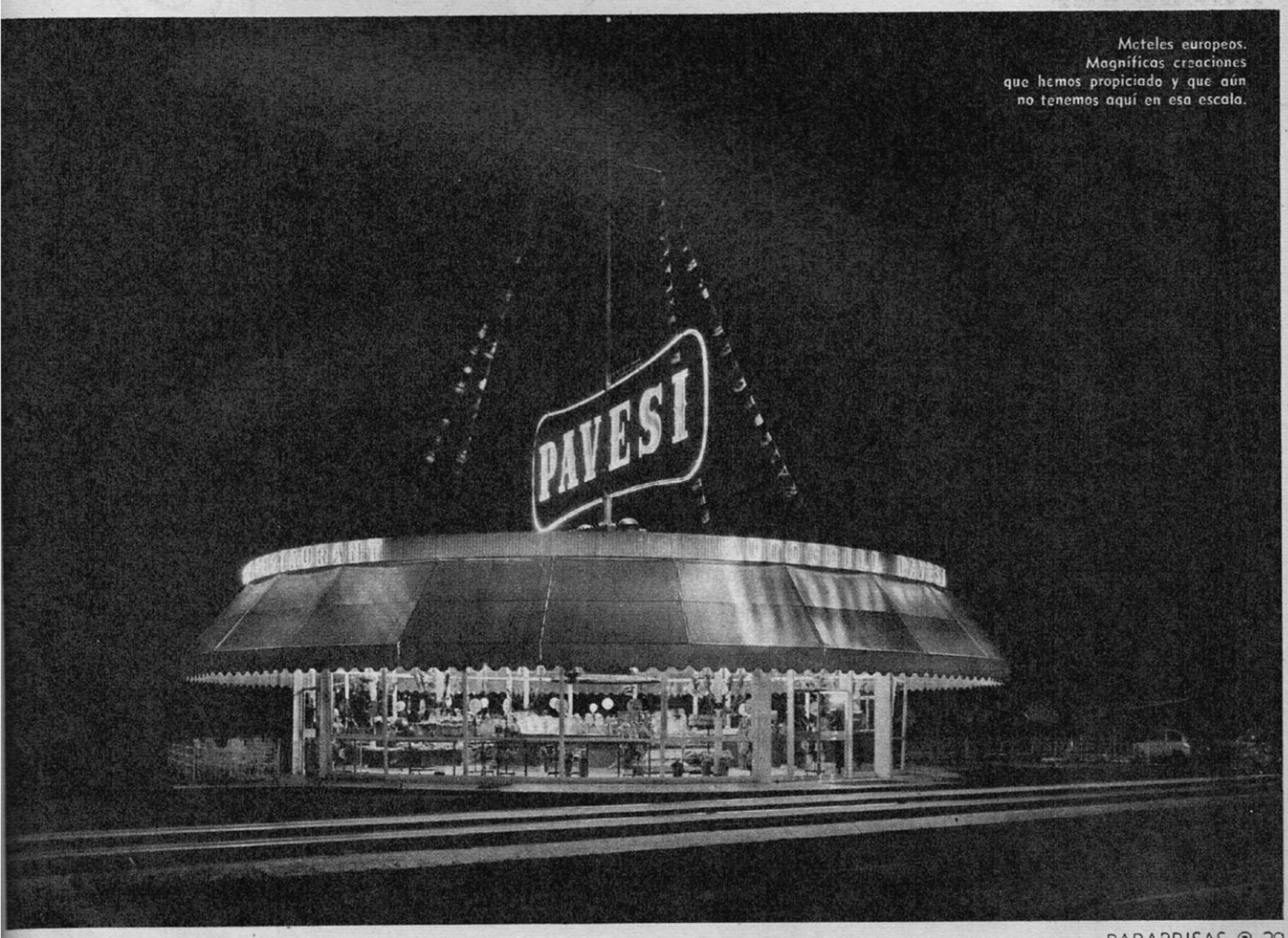
Todo esto figura en los planes de la nueva entidad. Nada de ello es nuevo; es una convicción general y forma parte de la prédica que PARABRISAS ha sostenido desde su primer número. Es bueno que se ponga en letras de molde y es mucho mejor que gente de buena voluntad y firme aliento se organice y comience la pelea para hacerlo realidad.

Se ha pedido el apoyo del periodismo para esta tarea. En lo que se refiere a PARABRISAS, esto está cumplido por adelantado. Más de 40 veces hemos puesto en los caminos a nuestro equipo de turismo. Hemos viajado a 19 provincias, visitado 37 ciudades, infinidad de pueblos, y recorrido 45.000 kilómetros. Hemos levantado hojas de ruta metro por metro en esa distancia y ahora redoblamos nuestro esfuerzo con un Suplemento de 32 páginas en colores, inapreciable guía para quienes quieren viajar agotando las posibilidades de conocimiento y esparcimiento que impulsan al turista.

Estamos seguros de haber hecho el máximo esfuerzo en pro del desarrollo del turismo interno, base primera e indispensable para crear las condiciones apropiadas para la promoción en gran escala del turismo internacional, tan interesante como fuente de recursos como por razones culturales. En esta tarea nos queda la convicción de que no todos los directamente interesados han estado a la altura de lo que se necesita. No ha habido dirección enérgica, clara, eficiente y continuada como la que se requería. Se han sucedido ensayos vacilantes, faltos de convicción, concebidos con escasez de imaginación y realizados —a medias, casi siempre— con elementos inadecuados.

La tarea que el país reclama es ambiciosa y de amplias proyecciones. Siguiendo en nuestra línea de conducta, brindaremos apoyo a quienes demuestren estar capacitados para abrir el camino, entendiendo, a la vez, que nuestra actuación positiva siempre tendrá que incluir la crítica abierta, cuando quienes pueden y deben, no quieran o no sepan enfrentar sus obligaciones para la función que tienen asignada. Será la mejor forma de servir al país. *

César Civita
Director

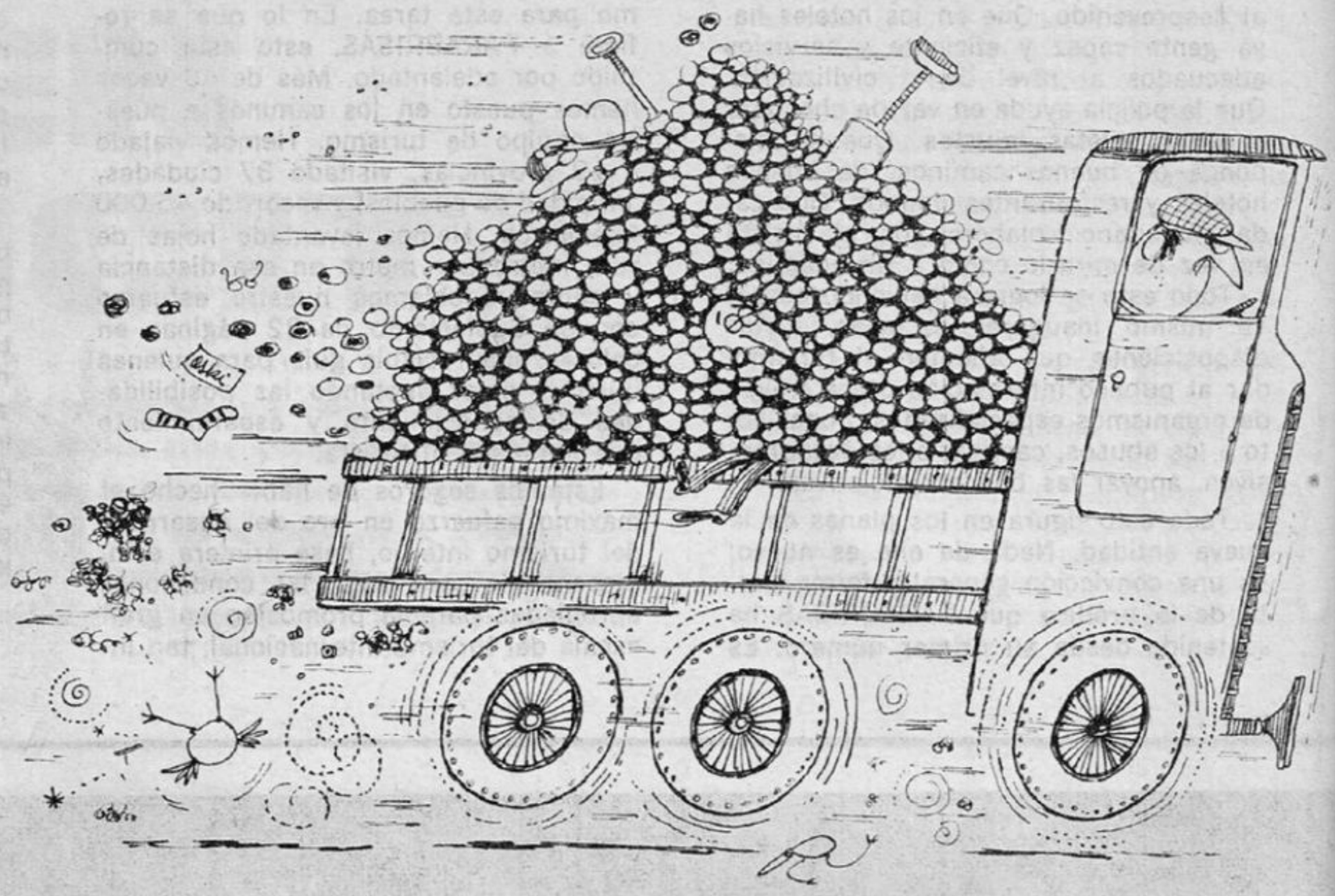


Moteles europeos.
Magníficas creaciones
que hemos propiciado y que aún
no tenemos aquí en esa escala.

https://argentoteca.blogspot.com

OJO CON LOS

No se fíe demasiado. Cuando aparece un obstáculo y usted frena, pasan muchas cosas a la vez. La lista es larga y damos aquí lo principal. Téngala en cuenta. La vida que usted salve puede ser la suya.



No hace mucho tiempo en Estados Unidos se produjo un accidente automovilístico de características insólitas: algo así como doscientos automóviles que circulaban en columna por una autopista supercongestionada, se embistieron casi simultáneamente al detenerse bruscamente el primero de la fila.

Tal situación, aunque parezca poco verosímil es perfectamente explicable: el primero de la caravana ante un obstáculo imprevisto que se le presentó en su camino, accionó violentamente los frenos para evitarlo. Los sucesivos integrantes de la columna, dada la poca distancia que mediaba entre vehículo y vehículo, y la velocidad que llevaban no obstante frenar al ver detenerse bruscamente a sus predecesores, no pudieron evitar la embestida originándose la "reacción en cadena".

Este hecho nos hace reflexionar un poco sobre el problema de los frenos, o, más precisamente, sobre el problema del frenado. El frenado del automóvil constituye el sistema de seguridad por excelencia, y hoy más que nunca en que las densidades de tránsito, ya sea rutero o urbano, y las velocidades de circulación han aumentado de manera tan considerable, se ha incrementado el peligro a que se hallan expuestos pasajeros y peatones.

Desde el instante en que el conductor del auto percibe el obstáculo ante el cual deberá frenar, hasta que su vehículo se detiene, trascurre un cierto tiempo en el cual el auto recorre una distancia, que llamamos distancia de frenado.

Esta es la primera circunstancia que se debe tener en cuenta al analizar el problema del frenado; ahora bien, esa distancia de frenado debe ser descompuesta en dos partes perfectamente definidas y distintas: una primera parte, que llamamos "distancia recorrida en el tiempo de reacción", y la restante que denominamos "distancia efectiva de frenado".

La distancia recorrida en el tiempo de reacción es la que el vehículo descuenta desde que el conductor percibe el obstáculo (estímulo) hasta que las cintas (o pastillas) del freno comienzan a actuar sobre sus correspondientes tambores (o discos).

En realidad este tiempo de reacción debe ser descompuesto a su vez en dos tiempos: uno es el de reacción propiamente dicho (tiempo que media desde que se recibe el estímulo y el pie oprime el pedal del freno), y el otro es el tiempo de accionamiento (tiempo transcurrido entre el instante en que se oprime el pedal y las zapatas o pastillas del freno actúan, ya vencidas las inercias mecánicas e hidráulicas del sistema).

El tiempo de reacción propiamente dicho varía de 4 a 8 décimas de segundo en circunstancias normales, pero puede hacerse mucho mayor en caso de cansancio, enfermedad, ingestión de bebidas alcohólicas o proceso de digestión intenso. Este tiempo insumido desde que el estímulo es recibido y el cerebro ordena al pie oprimir el pedal de freno, mide la duración de un proceso reflejo no razonado, es decir, el conductor actúa por un movimiento reflejo, por esta por un movimiento reflejo, por esta circunstancia es fundamental que el sistema nervioso del conductor esté siempre "a punto" disponiendo de una velocidad de reflejos apta para el manejo ágil.

El tiempo de accionamiento puede estimarse en 1 ó 2 décimos de segundo, y s el sistema frenante cuenta con dispositivo de servofreno, el tiempo puede elevarse hasta 5 décimas debido a la adición de la inercia propia del servo.

En resumen, sumando el tiempo de reacción propiamente dicho y

https://argentoteca.blogspot.com

FRENOS

Por GUILLERMO MARTIRE

el de accionamiento, llegamos a un "tiempo de reacción" medio de 5 décimas de segundo (para un conductor joven con reflejos rápidos, en estado normal y un sistema frenante hidráulico sin servo).

Durante este tiempo de reacción medio, llamado por algunos "tiempo muerto, el vehículo recorre una distancia proporcional a la velocidad que traía, vale decir, durante ese teimpo no pasó nada. Veamos a título ilustrativo de qué orden son las distancias recorridas en ese tiempo de reacción para algunas velocidades: Tiempo medio de reacción: 0,5 segundos.

Velocidades en KPH	Distancias recorridas en metros
20	2,70
40	5,5
60	8
80	11
100	14
120	16,5
140	19,5
160	22
180	25
200	27,5

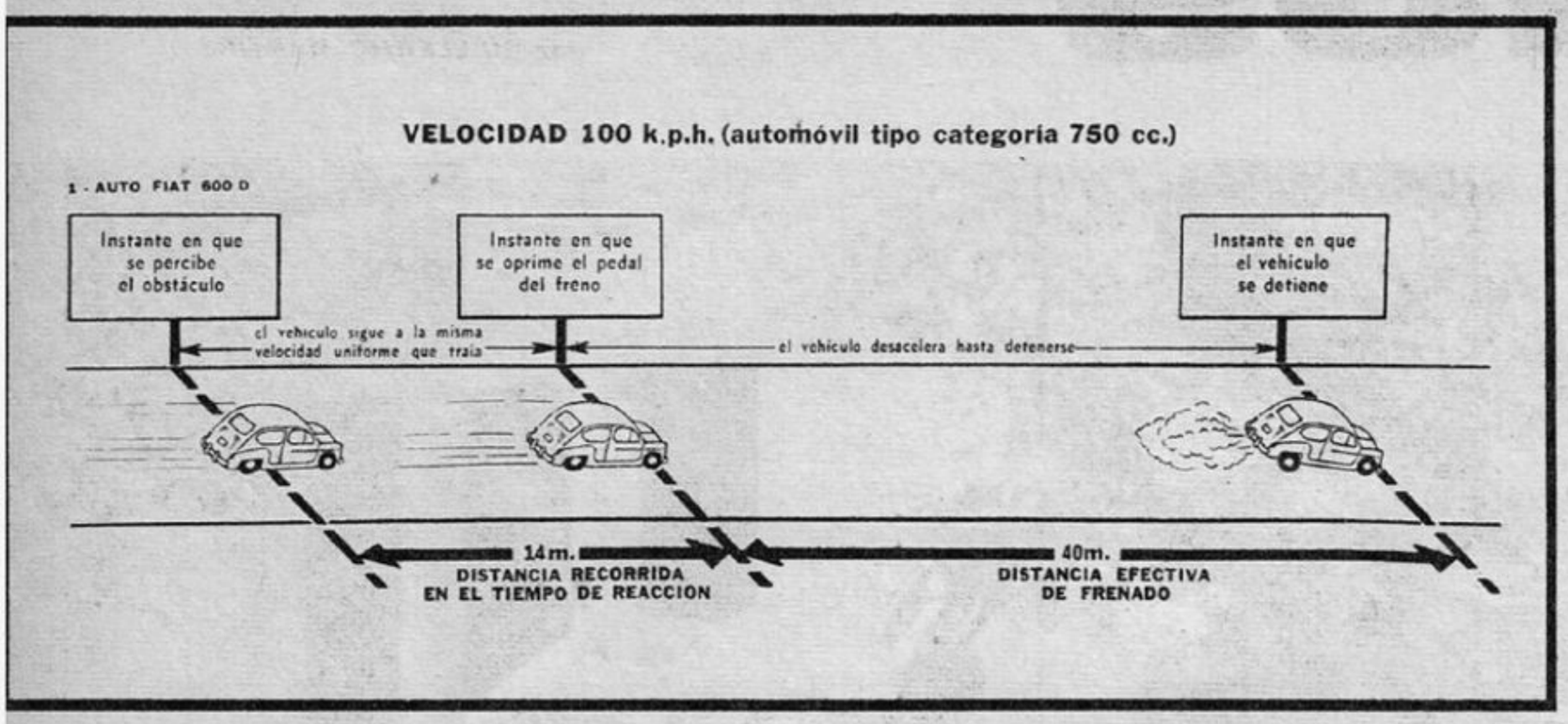
Desde el momento en que las zapatas con sus respectivas cintas o las pastillas frenantes actúan sobre los correspondientes tambores o discos del sistema de frenos, el vehículo comienza a desacelerar, a frenar efectivamente. Comienza el proceso de transformar la energía cinética que traía el automóvil en energía calorífica que se debe encargar de disipar el torturado sistema de frenos. En el trascurso de ese proceso de transformación (frenada efectiva) el vehículo también recorre una cierta distancia, que es proporcional al cuadrado de la velocidad que traía y que es la que denominamos "distancia efectiva de frenado".

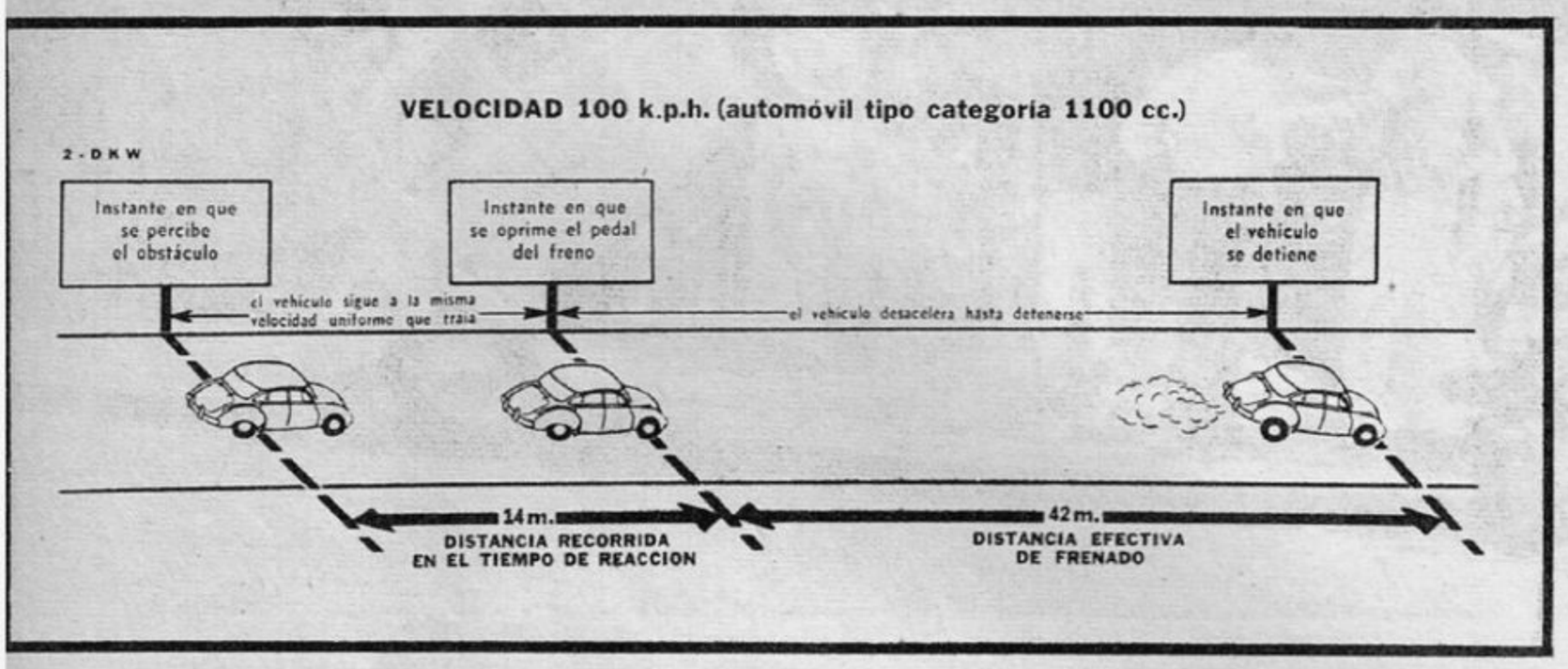
Esta distancia a la vez que es proporcional al cuadrado de la velocidad es inversamente proporcional al doble de la desaceleración de la frenada. La desaceleración de la frenada es una "cualidad" propia de cada sistema frenante, de cada vehículo, y depende principalmente de la adherencia entre el neumático y el suelo sobre el que se frena, es decir, a mayor adherencia se puede obtener mayor desaceleración. La adherencia se mide por su coeficiente respectivo, que en caso muy favorable (piso de hormigón y goma en muy buen estado y a presión correcta) puede llegar hasta 0,85.

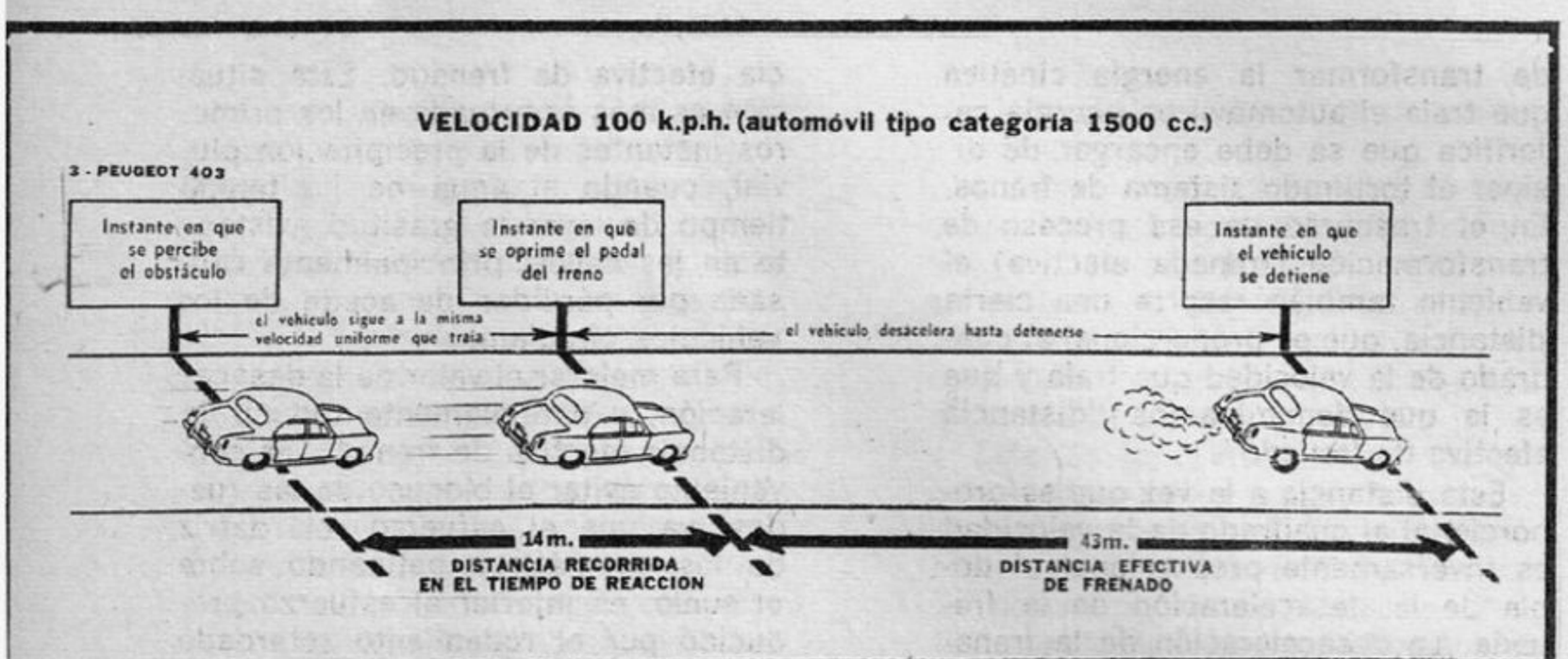
Se comprenderá que cuando el suelo se encuentra mojado por causa de la lluvia el coeficiente de adherencia se reduce considerablemente, trayendo como consecuencia la disminución de la desaceleración y el consiguiente aumento de la distancia efectiva de frenado. Esta situación es más acentuada en los primeros instantes de la precipitación pluvial, cuando el agua no ha tenido tiempo de lavar la grasitud existente en las calles, principalmente causada por pérdidas de aceite de los vehículos circulantes.

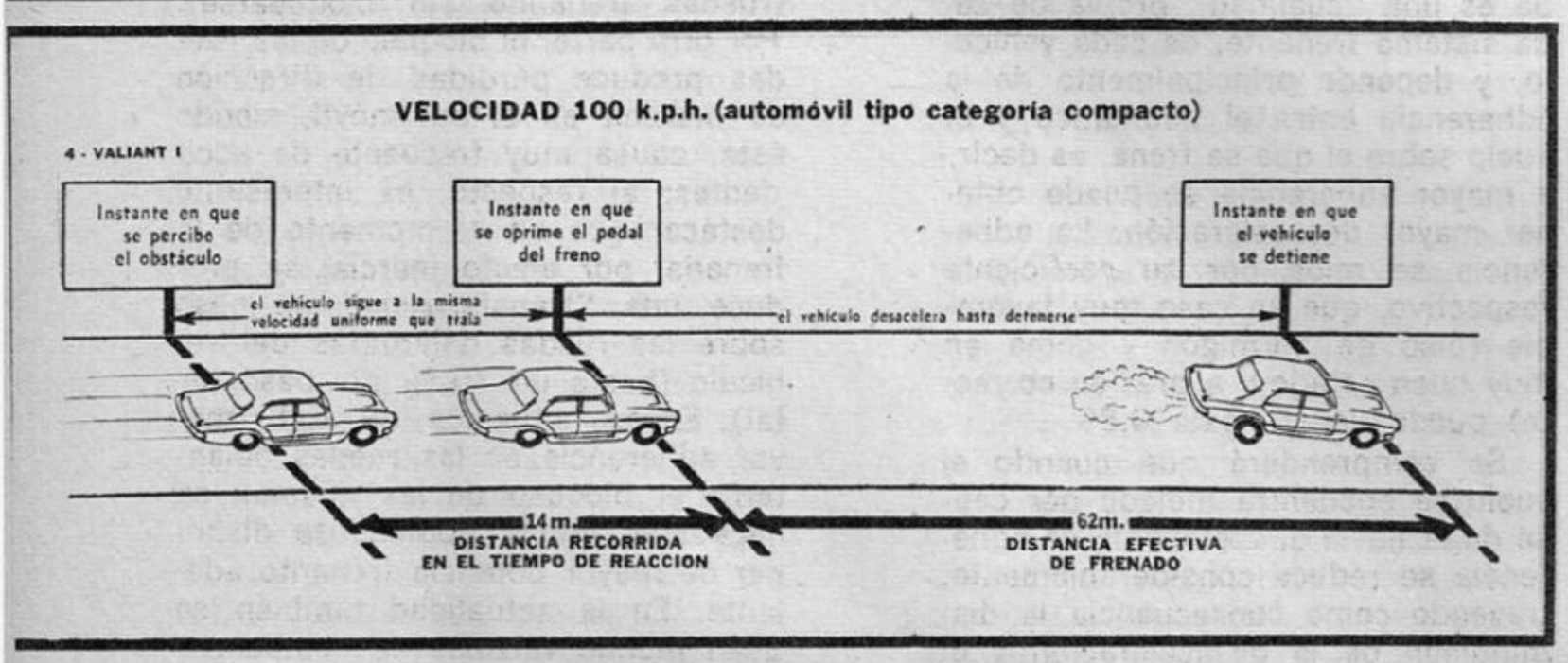
Para mejorar el valor de la desaceleración, y paralelamente reducir la distancia efectiva de frenado, es conveniente evitar el bloqueo de las ruedas, ya que el esfuerzo retardatriz de los neumáticos patinando sobre el suelo, es inferior al esfuerzo producido por el rodamiento retardado (ruedas frenando sin bloquearse). Por otra parte, el bloqueo de las ruedas produce pérdidas de dirección de marcha en el automóvil, siendo ésta, causa muy frecuente de accidentes; al respecto, es interesante destacar que en el momento de la frenada, por efecto inercial se produce una "transferencia" de peso sobre las ruedas delanteras del vehículo (hasta un 70 % del peso total). En esa situación, al existir mayor adherencia en las ruedas delanteras el bloqueo de las mismas se hace más difícil, pudiéndose disponer de mayor potencia frenante adelante. En la actualidad también se usan mucho válvulas de compensación de presión hidráulica en el cir-

https://argentoteca.blogspot.com









OJO CON LOS FRENOS

cuito de frenos, para evitar bloqueo prematuro de las ruedas traseras.

Otro factor importante que incide en la distancia de frenado es el peso del vehículo en el momento de la frenada: como la fuerza necesaria para contener al vehículo es directamente proporcional al peso, se debe tener en cuenta que el auto, con su carga máxima, tardará más en frenar, que con su carga mínima (distancias de frenado mayores).

Es de fundamental importancia recordar siempre que existe el "tiempo muerto" en caso de una frenada brusca, paralelamente debemos tener en cuenta que cuanto más ligero vayamos, la distancia necesaria para detener el auto es mucho mayor; por todo ello es conveniente saber "guardar las debidas distancias".

¡Ojo con los días de lluvia! Las cosas cambian para peor: si los frenos se mojan al cruzar un charco grande, es prudente marchar unas decenas de metros con una marcha baja engranada oprimiendo suave y simultáneamente el pedal de freno. De esa manera el calor generado los secará más pronto.

Mucha atención al salir de la estación de engrase, cuando se ha hecho sopletear con kerosene el chasis y suspensiones, la "grasitud" queda por un tiempo sobre las cintas de frenos; en tal caso hay que proceder como en el caso de los frenos mojados.

Si se está circulando en camino montañoso, no hay que abusar de los frenos; el trabajo muy intenso de los mismos puede originar "fading" o desvanecimiento por dilatación de campanas (los frenos a disco no tienen este problema); en tal caso el coche no frena. Por lo tanto, ayudarse siempre con la reducción de la caja de cambios es lo indicado.

El sistema de frenos requiere atención periódica también: verificación del nivel del depósito de líquido, estado de tubería, cubetas y cintas. Una inspección metódica nos puede salvar la vida.

Siempre es preferible que la acción de los frenos sea progresiva, es decir, que los frenos no se claven; siempre se debe disponer de un juego libre en los primeros tramos del pedal; de esta manera nos ponemos a cubierto de una brusquedad accidental. Y finalmente, aunque no sea exclusivamente un consejo para frenar mejor, no manejemos con sueño, ni después de haber comido "como los dioses", ni si nos sentimos mal, ni después de haber tomado unas copitas, ni si hemos cumplido más de 85 años. *

https://argentoteca.blogspot.com

SIEMPRE HAY UNA BUJIA

AUTOLITE®

PARA CADA MODELO

FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.** BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

Un factor que incide en el alto costo del RoadTest es la reposición de fotógrafos, que por sacar una toma especial mueren en la demanda. En este caso baja el precio por tratarse de un fotógrafo de tipo económico (léase W. Fredes).

Realmente frena derecho. Las marcas de goma en el asfalto lo demuestran. Esta toma fue sacada luego de la frenada desde cien kilómetros por hora a cero.

Aparato probador de consumos, en prueba a su vez por el equipo de PARABRISAS.

https://argentoteca.blogspot.com

ESTE ES EL 30 ROAD TEST DE PARABRISAS

hoy probamos el Di Tella

Magnette

No es distinto, pero sí diferente. Tapizado de cuero y dos carburadores. Y en casi todos los detalles, puro estilo inglés.

El Di Tella Magnette es un refinado sedan 1500 con virtudes y defectos tanto propios como heredados de antecesores directos producidos por la misma fábrica. Se han introducido modificaciones en la estilización; la parrilla es la que en Inglaterra corresponde a ese mismo modelo, y también se han rebajado las colitas propias del Di Tella 1500, produciendo una línea un tanto menos vivaz, pero en cambio, más fluida y elegante.

La elegancia es, precisamente, la virtud preponderante de este automóvil. El vehículo que la empresa facilitó a PARABRISAS era de color crema con tapizado negro. Este último es excelente, el mejor que hemos podido ver en un vehículo de producción nacional, un cuero suave, terso, como de finos guantes o fina cartera de mujer. Tiene dos posabrazos rebatibles y el de atrás pose un bolsillo con cierre relámpago para guardar cigarrillos, documentos, etc.

PRIMERAS IMPRESIONES

Esa elegancia es, precisamente, lo que predomina cuando uno por primera vez se sienta al comando de un Magnette. El tablero es muy interesante por poseer instrumental completo..., lo que es, por cierto, una agradable novedad. Aparte del velocímetro (con cuentakilómetros y "giornaliero") hay manómetro, amperímetro, medidor de temperatura y nivel de nafta, todo indicado por instrumentos de aguja con iluminación de luz verde y llave que permite prender y apagar.

Los asientos son tiesos, pero muy cómodos. La posición de manejo es de comodidad inmejorable; el volante, algo grueso. pero muy cómodo para accionar. Tiene aro de bocina, el que mediante el accionamiento de una llave inversora, hace funcionar la guiñada. Los pedales son colgantes, con acelerador tipo cucharita. Las luces responden a perillas de muy buena calidad, y el cambio de luz larga a luz de cruce se efectúa por medio de un pedalín. El freno de mano está ubicado al lado del cojín del asiento del conductor; la idea es que la palanca pueda ser del tipo más directo, sin estorbar, pero en la práctica observamos que era duro y resultaba difícil tomar el pomo con la mano.

La radio es de muy buena terminación y tiene además una perilla giratoria, mediante la cual puede conectarse cualquiera de dos parlantes, uno en el tablero y el otro detrás del asiento trasero. Vale decir, que puede lograrse un efecto "quasi-estereofónico"... Sin embargo, la radio en nuestro coche evidentemente necesitaba calibración. Se mezclaban las estaciones y se notaban frecuentes interferencias.

El cebador tiene comando manual; es una perilla tirete cuyo deslizamiento hacia afuera no se hace en forma progresiva, sino en escalonamientos, detalle que interesará a quienes hacen un arte de la puesta en marcha en frío (para nosotros, fue más que un arte hasta que descubrimos un pequeño defecto de regulación. A partir de ese momento, no hubo problemas para arrancar).

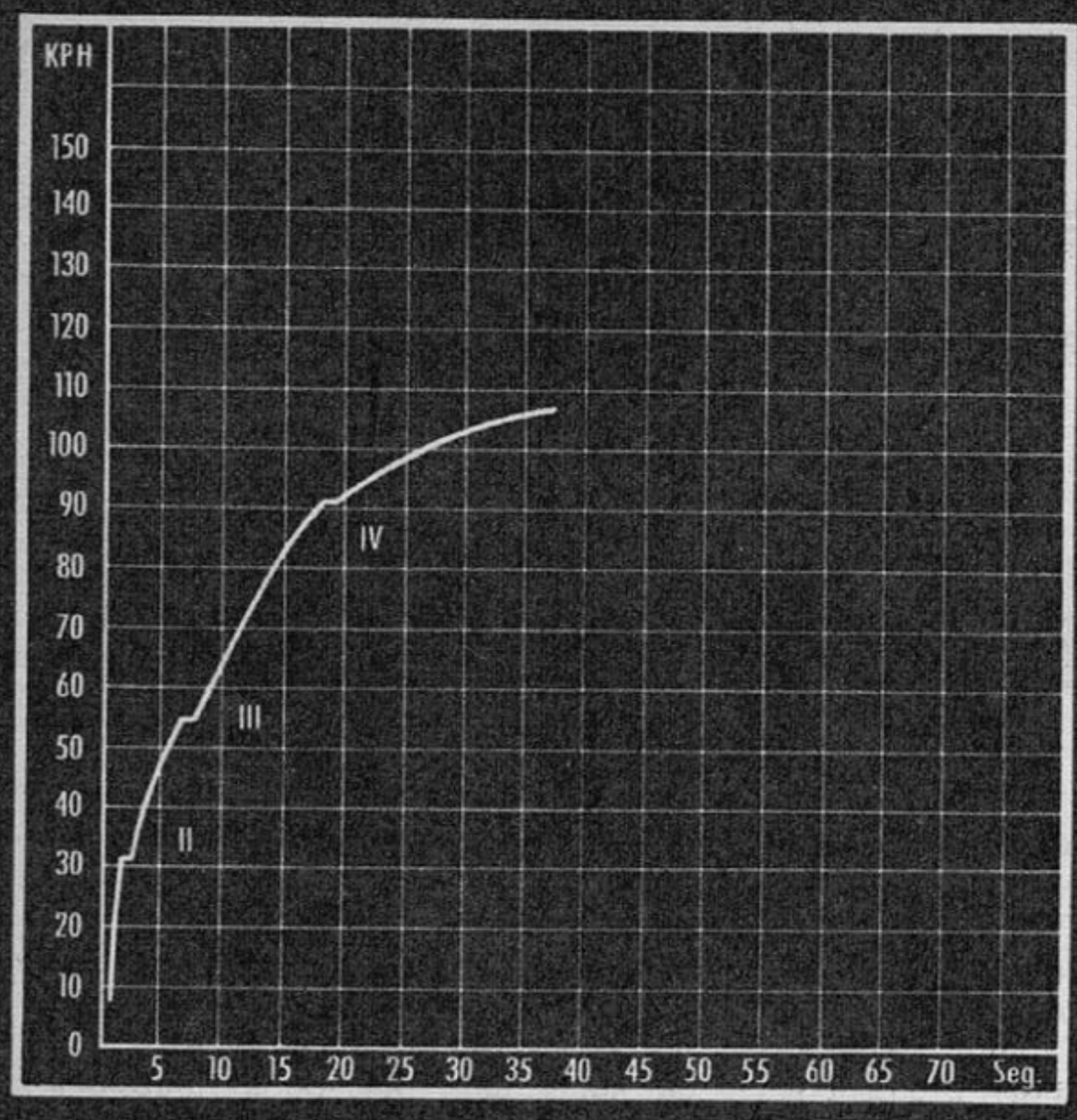
Los indicadores de viraje se comandan con una palanquita debajo del volante; el testigo es una luz que titila en el extremo del pomo de la palanquita, detalle que, según seguimos pensando, es de dudoso gusto. El **plafonnier** o luz de cabina se enciende al abrirse cualquiera de las dos puertas delanteras y además responde a un control ubicado en la misma luz.

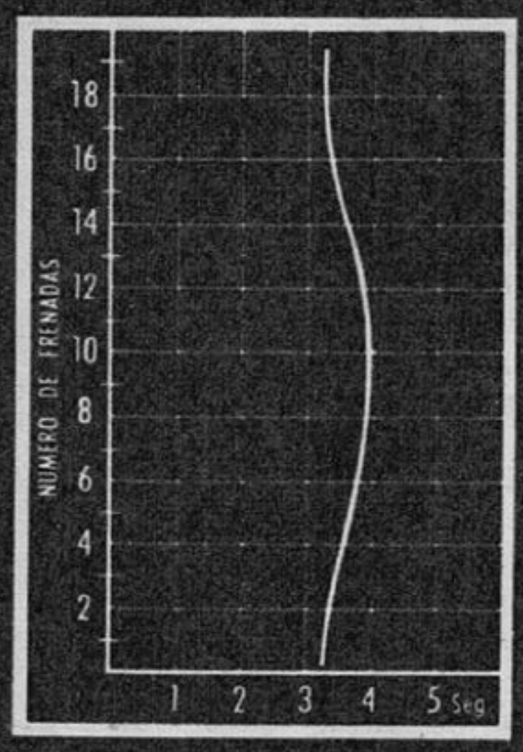
La gaveta (su tapa de material plástico desentona un poco con la impresión de solidez y calidad del tablero) tiene llave y luz. El Magnette tiene un equipo completo de calefacción y ventilación, pero al principio debe consultarse con frecuencia el manual para determinar sus posiciones de accionamiento. Respon-

SHELL EN EL ROAD TEST

Durante el transcurso de la prueba, fueron utilizados exclusivamente lubricantes y combustibles Shell, que contribuyeron al buen andar del vehículo

https://argentoteca.blogspot.com

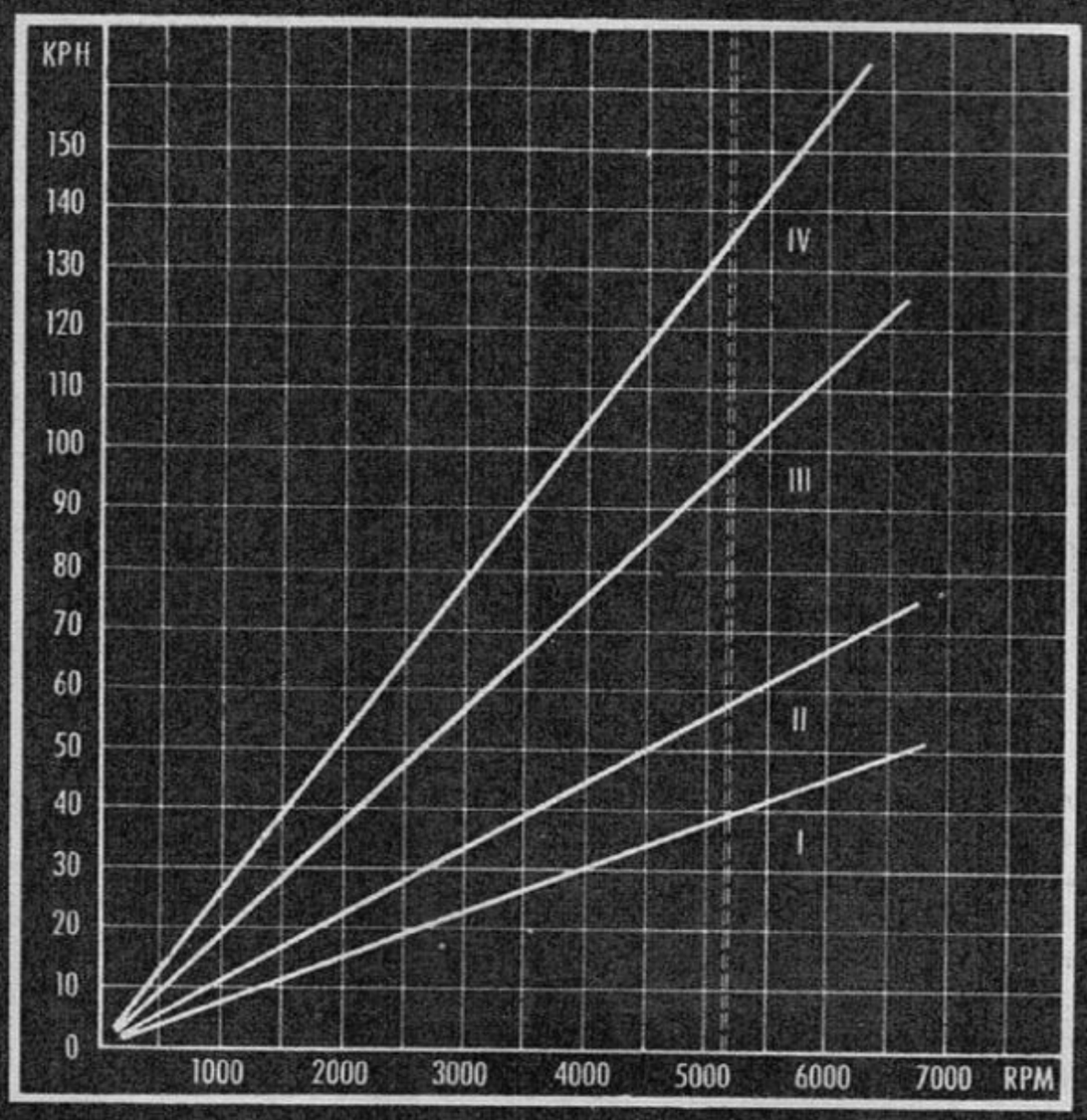


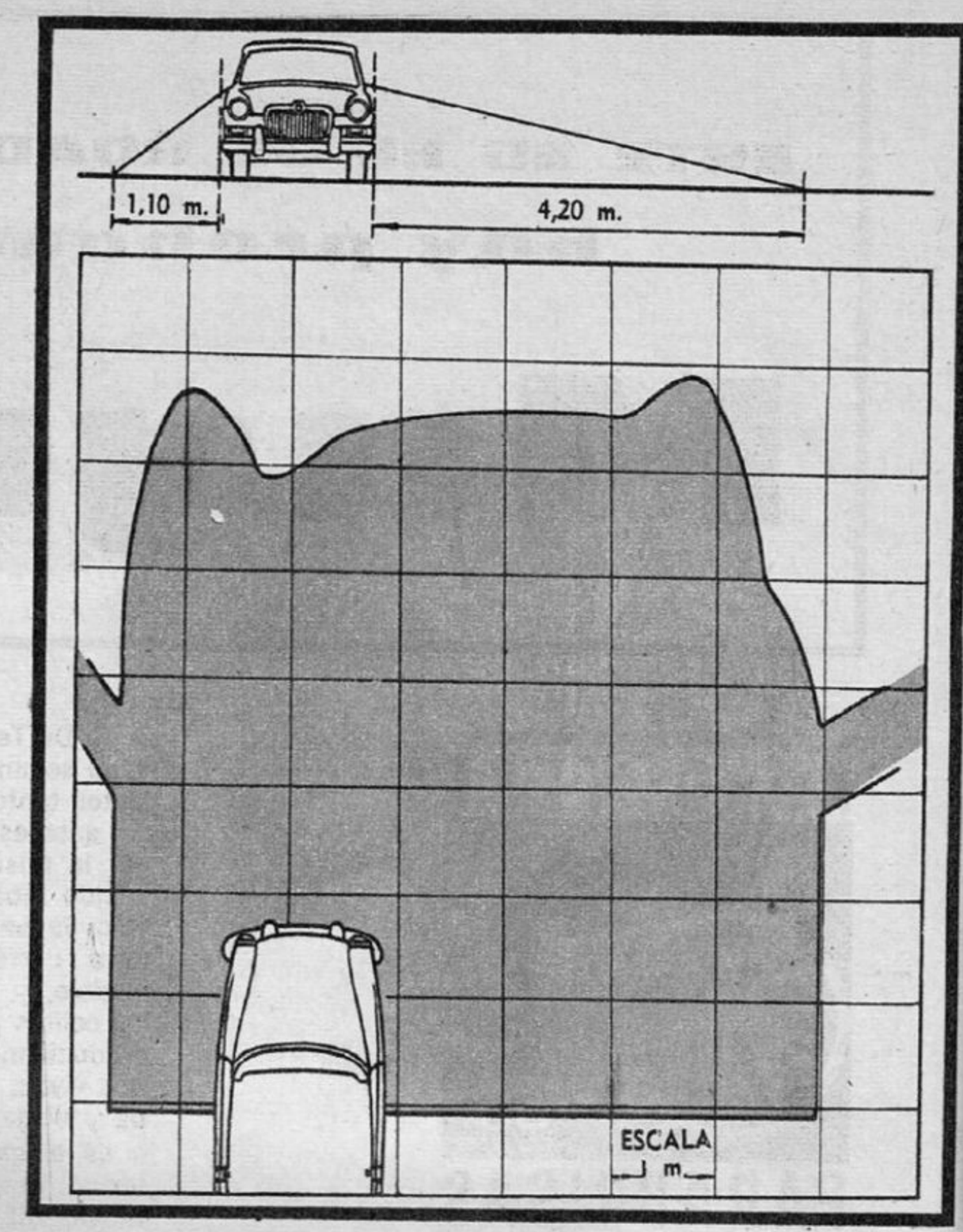


Arriba: aceleración no brillante, debido probablemente a la para nosotros excesiva desmultiplicación del puente trasero. Más largo funcionaría mejor.

Izquierda: no hay problemas con los frenos. Tanto en distancias de frenado como en las pruebas de "fading" demostraron que el conductor puede confiar en ellos.

Abajo: Vuelve a notarse la gran influencia de la desmultiplicación trasera. Muchas vueltas de motor para pocos kilómetros por hora. Nuestra opinión: 4,30:1.





ROAD TEST

PARABRISAS

dió perfectamente; la calefacción resulta adecuada aún para los días más fríos. Tiene, por supuesto, provisión para desempañar el parabrisas.

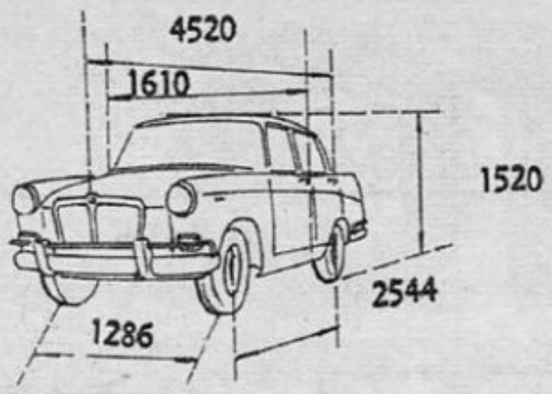
El asiento se recorre accionando sobre un control ubicado debajo del cojín, mirando hacia adelante. No tiene mucho recorrido.

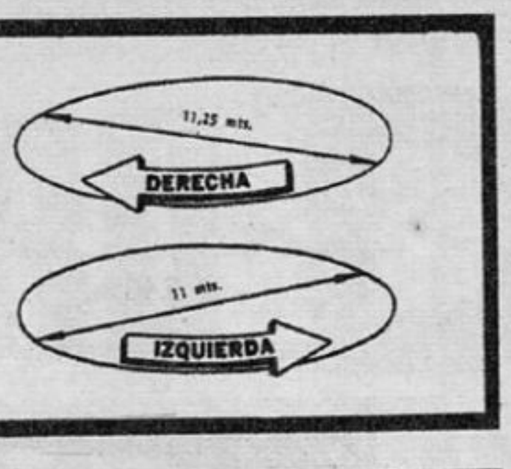
EL MANEJO EN LA CIUDAD

La visibilidad es muy buena, la posición de manejo también, y el volante tiene pocas vueltas de tope a tope, vale decir que la dirección tiende a ser "rápida", lo que resulta muy agradable al automovilista idóneo, aunque debemos notar que, en parte por esa circunstancia, la dirección es algo dura.

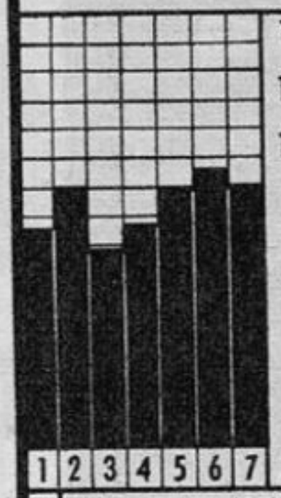
La puesta en marcha es rápida, pero conviene dejar entibiar un poco el motor para que funcionen correctamente los dos carburadores. Este aspecto de la especificación fue el que motivó las más enconadas discusiones entre nuestra gente. Las características del carburador S.U. son tales que permiten excelente economía y suave funcionamiento aun a bajas r.p.m., pero no responde con agresividad al toque de acelerador en la medida que lo haría un carburador convencional provisto de bomba de pique. Si a esta circunstancia agregamos que en el caso del ve-

https://argentoteca.blogspot.com





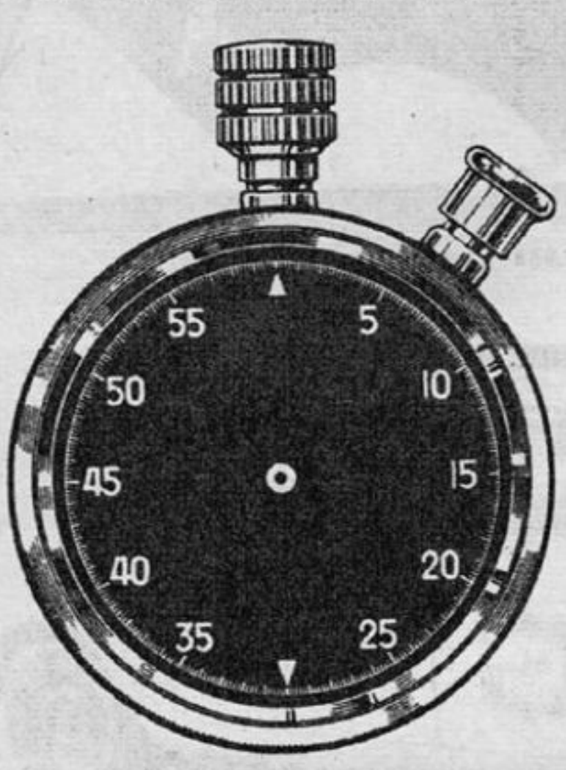
NIVEL SONORO



- Sala de pruebas de motores de aviación
- Martillo neumático
- Motor de avión (a pistón) a 6 m.
- Subterráneo pasando por una estación
- Ruido de una ciudad con tránsito intenso
- Ruido en una fábrica muy activa
- Ruido en una fábrica promedio
- Conversación
- Ruido en una oficina
- Ruido en la ciudad de Bs. As. a medianoche
- Ruido promedio en una casa habitación
- Murmullo de conversación a 1,50 m.
- Nivel mínimo promedio de percepción auditiva

1	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza del conductor, a 60 Km/h en directa
2	Idem a 100 km/h
3	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza de un ocupante de asiento trasero, a 60 km/h
4	Idem a 100 km/h
5	Ruido de escape, motor en ralentí, medido a 3 metros sobre la prolongación ideal del caño de escape
6	Bocina a 30 metros
7	Ruido del coche al pasar a 60 km/h, medido a 10 metros

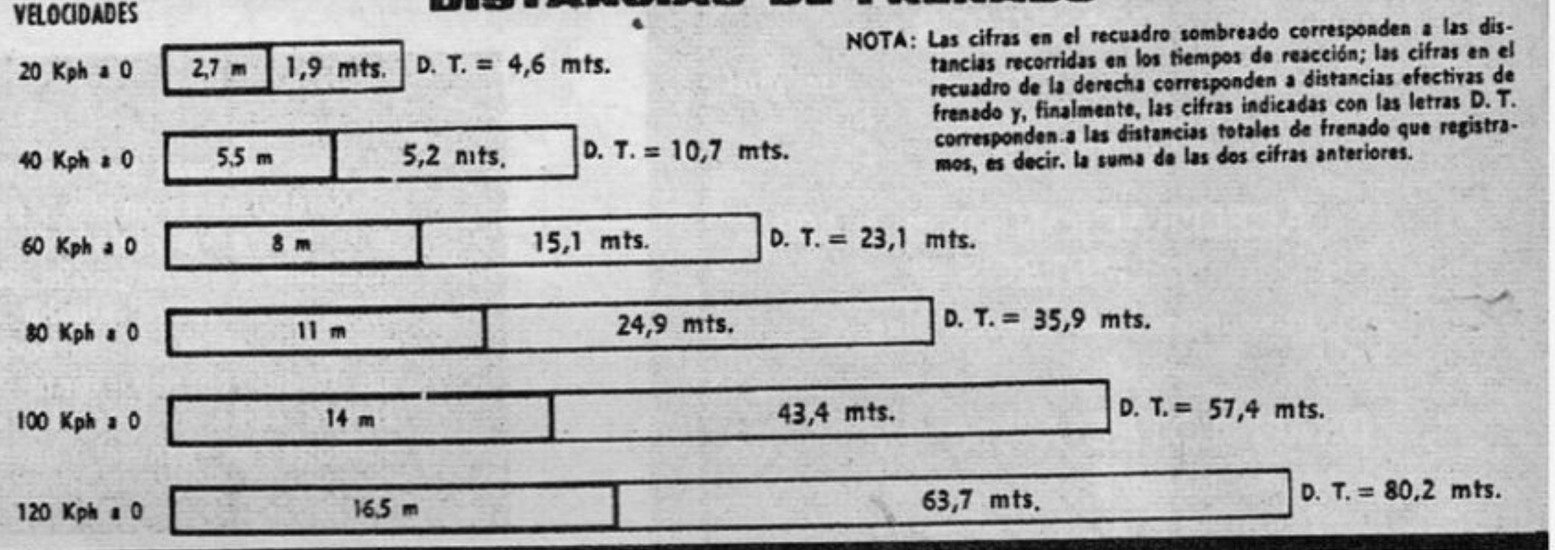
ACELERACION Y DESACELERACION



0 - 100 - 0 Kph.

Similitud de dimensiones generales con el Di Te'la 1500. La marca de 0-100-0 resultó pasable a fuerza de buenos frenos. Muy buenas distancias de frenado. Motor tal vez algo ruidoso a alta velocidad.

DISTANCIAS DE FRENADO



NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las dos cifras anteriores.

hículo testeado por PARABRISAS los carburadores son dos, encontraremos lógico que, si bien el coche acelera fuertemente, esa reacción no se perciba en el mismo instante de apretar el pedal, sino únicamente después de haber recorrido unos metros, vale decir, en cuanto se hayan logrado estabilizar las dos cámaras de venturi. Es un poco el problema de muchos coches deportivos, especialmente los equipados con dos carburadores.

No obstante, si bien esa característica de aceleración "no inmediata" responde a una especificación más o menos deportiva del motor, no puede decirse lo mismo de la selección de relación de mando final, que mereció severas críticas de parte de nuestros testers; 4,55 a 1 ya lo notábamos "corto" en el Di Tella 1500 y esa "cortedad" es aún más aparente en el Magnette, que posee 17 HP más. En cuarta, el motor zumba enloquecidamente y parece que a cada momento estuviera por pasarse de vueltas. En las pruebas de aceleración tuvimos que andar levantando acelerador, porque la impresión, al menos auditiva, era que el motor se rompería. No creemos que ocurra así, pero de todos modos la relación final es muy corta, y creemos que el auto andaría mucho mejor con la relación 4,3 a 1 que este coche lleva en Inglaterra.

En otros aspectos, la puesta a punto es la que corresponde al país de origen del auto; la compresión es de 8,3 a 1, de modo que el uso de nafta especial es necesario. Como hemos comentado anteriormente, en la actualidad la diferencia de precio entre especial y común es tan reducida, que solo un extensísimo kilometraje mensual puede justificar una preocupación en este aspecto.

Estamos entonces en que para andar más o menos ligero en ciudad, es necesario tomarles un poco la mano a las características de la curva de potencia del motor. Seguramente, en el modelo de un solo carburador no se observará esta irregularidad en la aceleración, aunque en definitiva pique menos.

Una vez que el motor ha "tomado" reprisse, ésta es suave y muy fuerte, y el Magnette resulta un coche de notable agilidad. Frena muy bien y la estabilidad en curva es realmente extraordinaria. Parece imposible sacar el Magnette de quicio en las curvas por más fuerte que se entre.

La visibilidad es buena, característica de los automóviles modernos, y resulta entonces fácil maniobrar en espacios confinados y dar marcha atrás. No es tan bueno el espejo, puesto que vibra; además, no tiene "dos posiciones" para anular reflejos de faros desde atrás en horas de noche. En el dorso de la visera del acompañante se halla un pequeño espejito.

Las personas acostumbradas a un manejo tranquilo en ciudad no tendrán ningún problema, puesto que la aceleración del Magnette es más que suficiente como para satisfacer sus requerimientos. Los frenos son livianos y potentes, y en general los comandos son muy cómodos; en una noche de lluvia, a veces nuestra mano se confundía entre la perilla del limpiaparabrisas y la de los faros, pero después de un rato ese problema desapareció.

Las cerraduras dieron que hacer en el auto nuestro; no son, por cierto, el aspecto más elogiable de los productos Di Tella. Resultaron duras y a veces casi imposibles de accionar.

EN RUTA

A pesar de lo corto de la relación final, el Magnette desarrolla una interesante velocidad en ruta y pueden mantenerse elevadas marchas de crucero. Entra a jugar, en cuanto empiezan a abordarse algunas curvas, la extraordinaria estabilidad del

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: 4 cilindros en línea, 73x89 mm, 1.489 cc, 72 HP a 5.000 rpm, con dos carburadores SU; opción a un solo carburador.

Válvulas a la cabeza comandadas con varillas y balancines.

Caja de cuatro velocidades, 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas. Relación de demultiplicación 4,55 a 1.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos, 27"1, 132,8 km/hora.

ACELERACION

De 0 a	20	km/h	1"3/5
„ 0 „	40	„	3"
„ 0 „	60	„	8"2/5
„ 0 „	80	„	14"
„ 0 „	100	„	27"1/5

CONSUMOS

En Ciudad	12	km/litro
En Ruta a 80	13,4	„
En Ruta, alta velocidad ..	9,4	„

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

25" traspuestos los metros finales a 100 km/h.

DRAG TOTAL A 100 KM/HORA

64 kg/ton medidos con acelerómetro Tapley

EMPUJE TAPLEY

En 2ª	200	kg/ton a	50 km/h
„ 3ª	160	„ „ „	70 „
„ 4ª	90	„ „ „	90 „

VELOCIDADES MAXIMAS EN LAS MARCHAS

1ª	50 km/h
2ª	80 „
3ª	115 „

DISTANCIAS EFECTIVAS DE FRENADO

(Deducidas las distancias recorridas en el tiempo de reacción, 0,5 seg.)

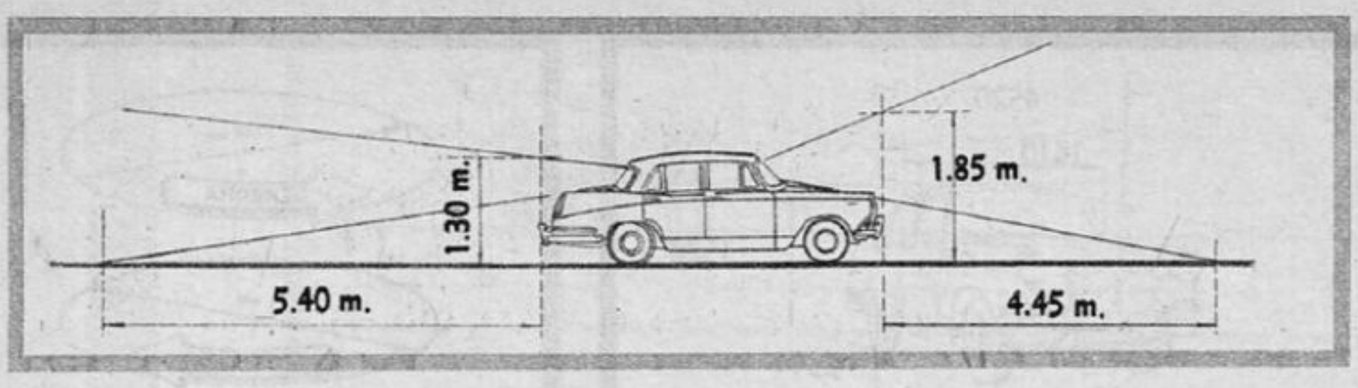
De	20	km/h a 0	1,9	m
„	40	„ „ 0	5,2	„
„	60	„ „ 0	15,1	„
„	80	„ „ 0	24,9	„
„	100	„ „ 0	43,4	„
„	120	„ „ 0	63,7	„

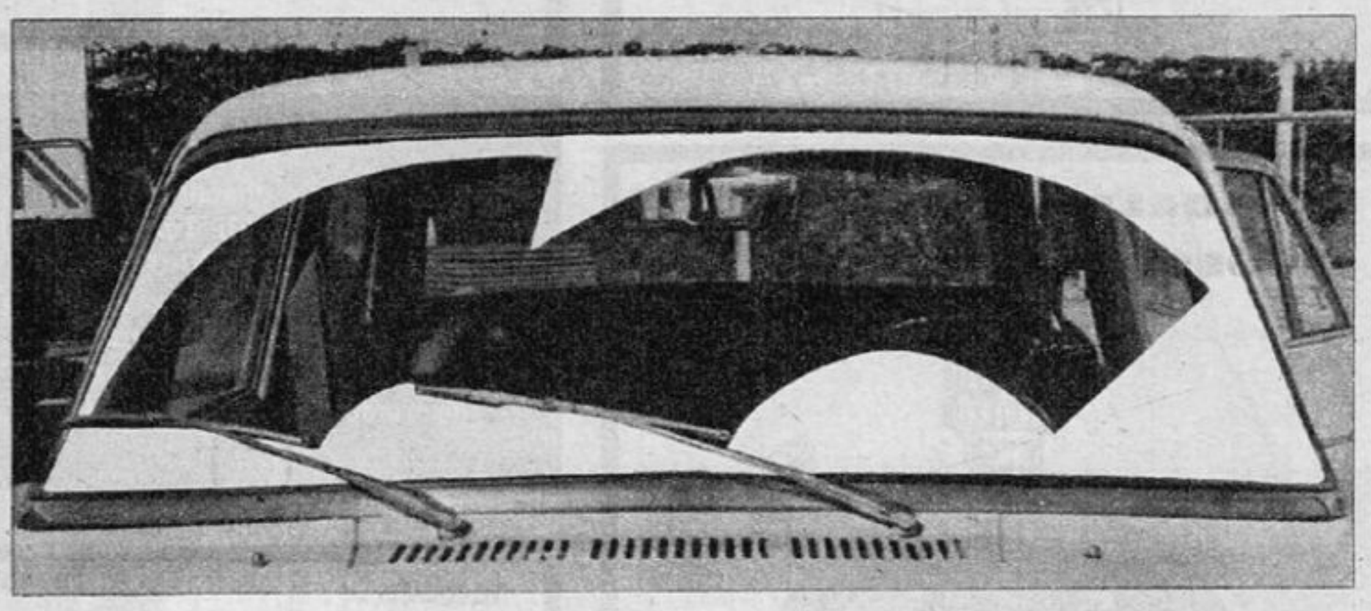
IMPERMEABILIDAD

AGUA: Probado en el equipo de lavado rápido de Washer S.A., Av. Figueroa Alcorta Nº 6438, a presión de 80 libras/pulg2, se comprobó la total ausencia de filtraciones, tanto en la cabina como en el baúl. TIERRA: Ligeras filtraciones en el baúl.

DRAMATIS PERSONAE

Este test fue realizado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n) y Guillermo Mártire. En las pruebas de aceleración y frenado en el Autódromo Municipal, condujo la unidad testada el señor Goliardo Dondero, de Di Tella Automotores.





El área cubierta por los limpiaparabrisas es amplio y permite buena visibilidad. El lavaparabrisas es a perilla pulsante. En nuestra prueba de economía el Magnette reveló su frugal apetito, tanto en ciudad como en ruta. La visibilidad en general, buena.

coche, y además el conductor se siente respaldado por los magníficos frenos. En cuanto se refiere a la seguridad, no habrá por cierto ningún problema. Resulta molesto, en cambio, el ruido del motor cuando el coche desarrolla una velocidad más o menos elevada. La suspensión es tiesa y no resulta cansadora, aunque habrá personas más acostumbradas a suspensión mullida; nosotros nos inclinamos decididamente por la "tesitura Magnette". (Que, por supuesto, es compartida por muchos otros coches de producción nacional pero inspiración europea.)

El baúl es bastante bueno, su tamaño es adecuado y su formato se presta para las valijas habituales, no como algunos baúles que son redondos y entonces caben únicamente las valijas flexibles.

Los faros no son extraordinarios; tendrían que ser más potentes para adecuarse a la velocidad que puede desarrollar el coche.

El crique es del tipo convencional a tijera y su uso no ofrece problemas. La rueda de auxilio va en un alojamiento ubicado en el piso del baúl; de esa forma no quita espacio, aunque por otra parte resulta un poco más trabajosa la operación de sacarla cuando debe efectuarse un cambio de rueda.

Los componentes del motor son muy accesibles, ya que el 1500 tiene mecánica estrictamente convencional, excepto tal vez en lo que se refiere a la bomba de nafta, que es eléctrica.

Con este coche, especialmente blindado por debajo, efectuamos sin inconvenientes un viaje a Bariloche en pleno invierno. No tuvimos problemas. Alguna gente nos criticó que hiciéramos proteger el auto por debajo, pero en la práctica recomendaríamos hacer lo mismo a cualquier persona que se largara a esa hermosa región argentina.

En el mejor de los casos, es una tranquilidad, y en los viajes largos la tranquilidad tiene un valor extraordinario.

CONCLUSIONES

El Magnette es un auto muy fino, con tapizado sobresaliente y adecuada terminación. Su comodidad de manejo es muy grande, pero es necesario acostumbrarse un poco a la reacción del motor de dos carburadores que, como hemos explicado antes, no tiene carácter de instantánea. Por otra parte, nuestra opinión se manifiesta decididamente en favor de un "alargamiento" de la relación de mando final. Por supuesto que, producido este alargamiento, habría que usar la caja de velocidades más que lo que actualmente es necesario. Así que todo depende de cómo se maneje... *

https://argentoteca.blogspot.com

OTARD-DUPUY

UNA MARCA DE CLASE

PARA GENTE DE CLASE

PIRILLO PUBLICIDAD

https://argentoteca.blogspot.com

INFORMACION JURIDICA DE PARABRISAS

PECANDO BAJO LA LLUVIA

sea usted más precavido en las curvas y virajes, aminore la marcha de su automóvil, porque la lluvia no mitiga las culpas

Por ARTURO PELLET

En una lluviosa mañana de julio, y en circunstancias en que un camión furgón de la empresa T.J.R. avanzaba a gran velocidad por la calle Salta, en dirección norte, su conductor viró hacia la derecha para pasar a un tranvía que lo precedía. La maniobra fue hecha con tan poca fortuna, que perdió el control del volante y tras de encajar las ruedas traseras en las vías, patinó sobre el pavimento de asfalto húmedo, subiendo violentamente a la vereda, donde embistió, con el paragolpes, a una mujer que en esos momentos regresaba a su casa con la canasta de compras.

Resultado de este viraje bajo la lluvia:

Para la transeúnte embestida: diagnóstico reservado, con fractura de la columna vertebral a la altura de la región lumbar y parálisis de los miembros inferiores; lesiones que cuatro días después determinaron su fallecimiento en el hospital Ramos Mejía.

Para el chófer del camión: dos juicios. El primero de ellos en el fuero de Instrucción en lo Criminal, donde se resolvió su sobreseimiento definitivo, y el segundo, iniciado en el fuero civil, por la familia de la víctima que, como era de esperar, reclamó una indemnización por daños y perjuicios.

SE INICIA EL JUICIO

El juez de 1ª Instancia en lo Civil señaló en su fallo que "la circunstancia de que se haya sobreseído al acusado en lo criminal no importa

https://argentoteca.blogspot.com

excluir la responsabilidad civil, toda vez que una y otra responden a principios diversos", competencia que fue confirmada por el Tribunal de Alzada en estos términos: "Si es verdad que el encausado fue absuelto de culpa y cargo, ello no implica que no responda, él o su patrón, por la reparación del daño causado por impericia, imprudencia o negligencia."

Remarcamos estos principios que señalan la absoluta independencia de los fueros civil y criminal para juzgar un mismo hecho (en este caso la responsabilidad del chófer que embistió a la mujer), porque éste es, sin duda, uno de los puntos claves para apreciar los delitos del automóvil. Un juicio no influye sobre el otro, pero PARABRISAS quiere señalar en cada caso, los efectos penales (Instrucción Criminal) y económicos (Civil) de un accidente.

ACCIDENTE INEVITABLE

Más adelante el juez señala, como hecho comprobado, que dada la gran velocidad que llevaba el camión, el accidente era inevitable. En efecto, después de declarar el conductor, que debido a la humedad del pavimento, la dirección no le respondió, torciéndose violentamente hacia la derecha, aclaró un testigo presencial que "de no haber trepado a la vereda, el vuelco del camión hubiera sido inevitable", testimonio que confirma el oficial inspector E. C., al declarar "que de no haber ocurrido el accidente como pasó, el hecho hubiera sucedido de igual modo, o tal vez, en forma más lamentable, pues la velocidad y la patinada violenta, hubieran determinado el vuelco total del camión".

El juez en lo civil, basado en estos dos elementos de culpa: alta velocidad y falta de precauciones para maniobrar en un pavimento humedecido por la lluvia, falló condenando al imputado a pagar una suma de pesos en concepto de daños y perjuicios.

EL TRIBUNAL DE ALZADA CONFIRMA

Esta sanción fue confirmada por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, que con el voto de tres de sus miembros, sostuvo en su dictamen: "Para ser irresponsable en el caso que nos ocupa, habría sido necesario justificar que el camión saltó a la vereda por una causa de fuerza mayor, lo que no se ha comprobado.

Asimismo, la humedad de la calzada no puede provocar un accidente por causa fortuita. Esta circunstancia (el pavimento húmedo) era más que suficiente para que el actor del daño hubiera procedido con mayor prudencia. Basta que el auto no haya frenado, para admitir la culpabilidad discutida. El conductor es siempre responsable de los perjuicios que derivan de la falta de control. Y agrega esta tesis (que indicamos ya mismo a ustedes para que la anoten junto al volante y se la señalen a sus mecánicos): "UN CONDUCTOR NUNCA PUEDE EXCUSARSE POR EL MAL ESTADO DEL MOTOR O POR OTRAS DEFICIENCIAS DEL VEHICULO QUE DIRIGE."

Es decir que usted debe estar continuamente observando el funcionamiento de toda la máquina (de neumáticos a paragolpes) porque sus desperfectos no solo no lo eximen de culpa, sino que, por el contrario, son pruebas claves para aumentar su responsabilidad y pena, al ser demandado por un accidente de tránsito.

En suma, el Tribunal resolvió que "es responsable el conductor del automóvil en el accidente de tránsito, aun mediante la circunstancia de encontrarse el vehículo con los frenos descompuestos y la humedad del suelo que lo hacía resbaladizo, ya que ambas causas imponían al conductor una mayor prudencia".

OTRO PECADO BAJO LA LLUVIA

Poco después se presenta en los Tribunales un caso parecido. Esta vez se trataba de un ómnibus de la empresa "Del Oeste" que venía a alta velocidad y bajo la lluvia por Bartolomé Mitre. Al llegar a la intersección de esta calle con Larrea, no tocó bocina y embistió por la parte de atrás a un camión guiado por E. S., que se desplazaba por Larrea, en dirección sur.

Un testigo presencial que se hallaba ubicado detrás del camión atribuyó toda la culpa del accidente al ómnibus "que iba a excesiva velocidad a pesar de llover, razón por la cual, aunque hubiese frenado, no habría podido evitar el choque que provocó el vuelco del camión".

El juez de Primera Instancia en lo

https://argentoteca.blogspot.com

PECANDO BAJO LA LLUVIA

GRAFICO No. 1

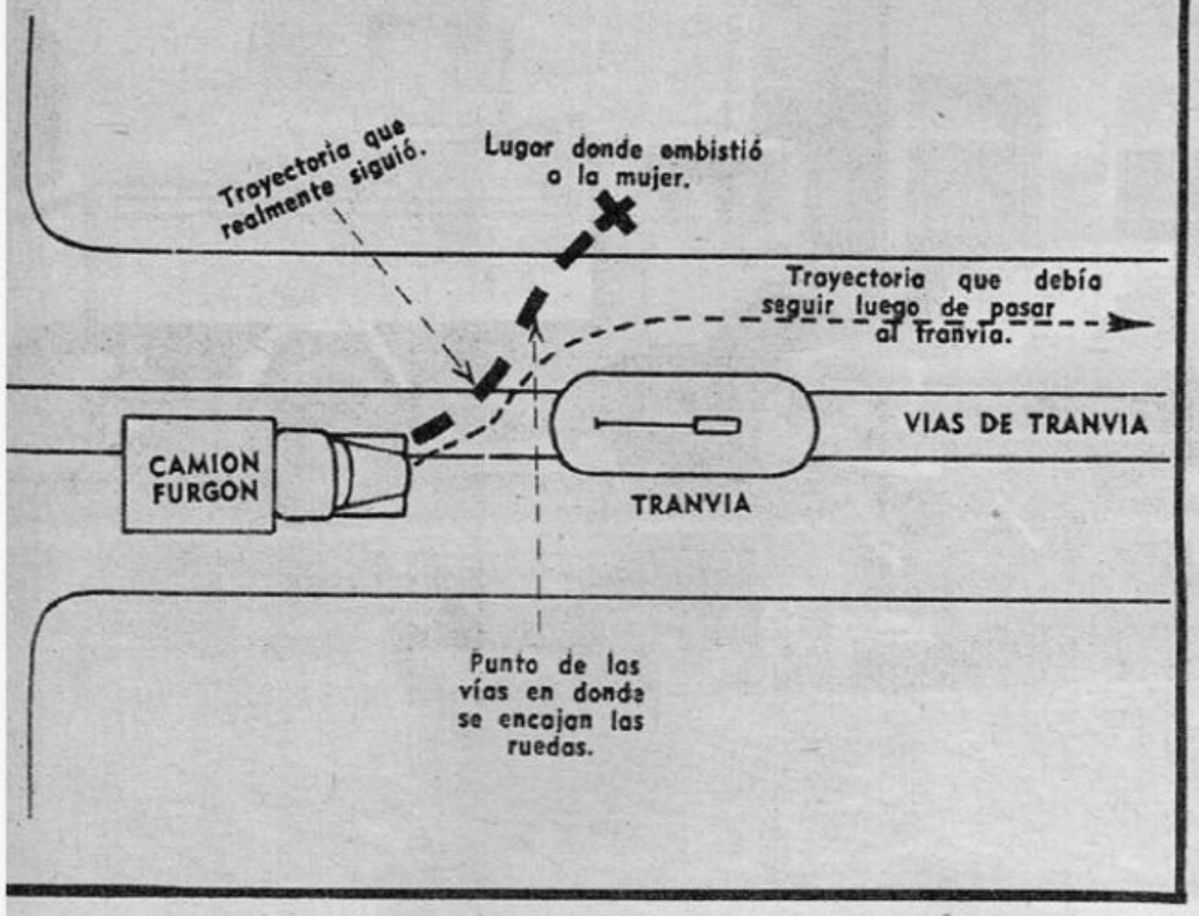
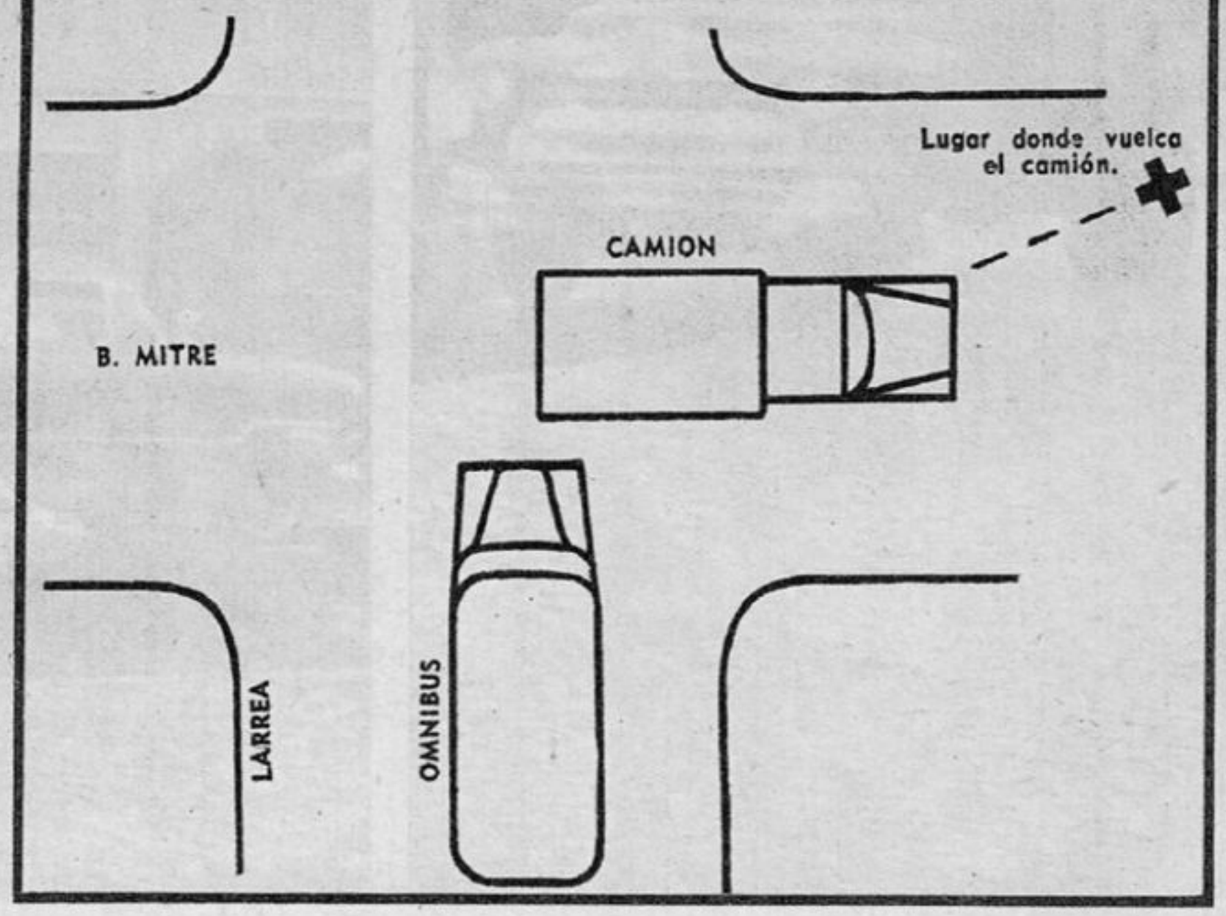


GRAFICO No. 2



Civil, que intervino en la causa, resolvió que "la circunstancia de estar lloviendo en ese momento y de manejar un vehículo pesado, que no obedecía con facilidad y rapidez a los frenos, obligan al conductor a extremar las precauciones y cuidados para evitar toda colisión".

TAMBIEN EN ALEMANIA SE APRESURAN ENTRE LA LLUVIA

La jurisprudencia alemana nos ofrece otro testimonio de los peligros que implica manejar bajo la lluvia, apretando el acelerador con los pies del diablo.

En este caso se trataba de una prueba de resistencia organizada por el Club Automovilista de Frankfurt, en cuyo transcurso volcó un Mercedes Benz, ultrarrápido, al patinar sus ruedas posteriores en un curvón del camino de acceso a la ciudad de Hoesch.

Consecuencia: el mecánico acompañante demandó al conductor por los daños y perjuicios que le ocasionaron las lesiones recibidas al producirse el vuelco.

El tribunal de Frankfurt, dentro de la tesis que estamos exponiendo, falló: "La responsabilidad del conductor de un automóvil por el accidente ocurrido, no se aminora por la circunstancia de que los caminos se encuentran en mal estado a causa de las lluvias, lo cual, por lo contrario, exige mayor prudencia.

PARABRISAS RESUME

Los elementos que configuran este clásico delito del automóvil, que, como señalamos, es un pecado capital cometido entre neblinas y lluvias, pueden resumirse en cuatro puntos:

1º Deben extremarse las precauciones para evitar que frenos descompuestos o mojados, las fallas en el motor o la caja de velocidades, sean un riesgo adicional, cuando manejamos en días lluviosos, porque la existencia de estos desperfectos no reduce, sino que aumentan nuestra dosis de culpa.

2º La humedad del pavimento de asfalto u hormigón no excusa la responsabilidad de un accidente de tránsito. Muy por el contrario, el hecho de estar mojado, nos exige mayor cautela y atención (lo que condensan las revistas especializadas norteamericanas con la frase "Stop, look and listen" (Pare, mire y atienda).

3º La velocidad excesiva también es un elemento que aumenta su culpabilidad, si por apretar el acelerador usted provoca un choque en la ruta.

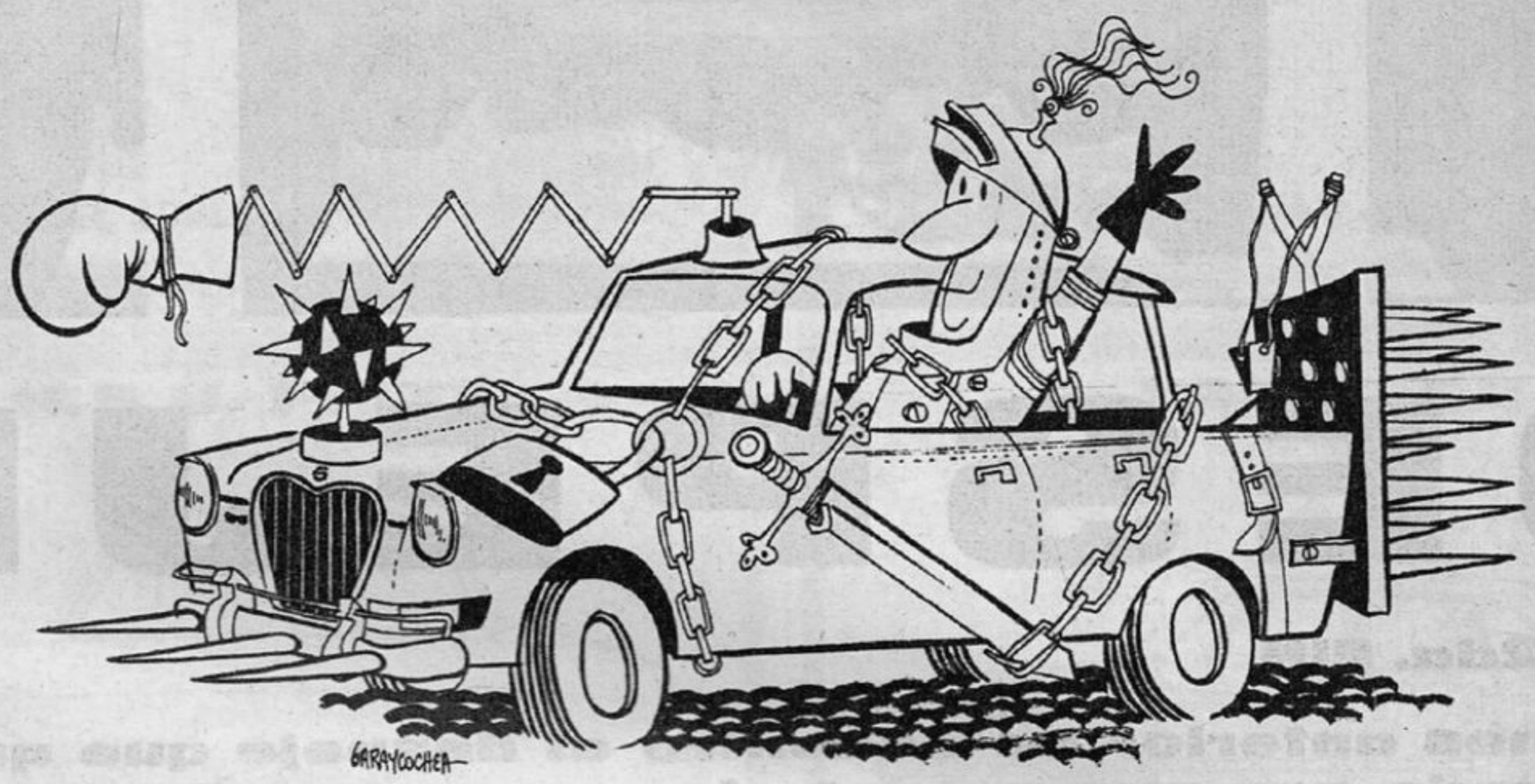
4º Las curvas en las carreteras y en las esquinas de la ciudad, deben ser tomadas a marcha reducida y donde esté permitido, empleando la bocina.

Todo esto lo decimos porque es nuestro deseo que los automovilistas puedan manejar confiados y seguros, mientras miran a través del parabrisas, los días grises y neblinosos, los cielos cerrados por tormentas y nubes traviesas y hasta las gotas que la lluvia hace repicar sobre el capot. *

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

COCHE LIBRE DE APREMIOS



SEGURO INTEGRAL DEL TAXISTA Y EL AUTOMOVILISTA

TAXIS.

SEGURO DEL AUTOMOVIL (robo 100 %)

REMOLQUE GRATIS

a pagar en cuotas mensuales

PARTICULARES:

SEGURO DEL AUTOMOVIL (robo 100 %)

SEGURO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

REMOLQUE GRATIS

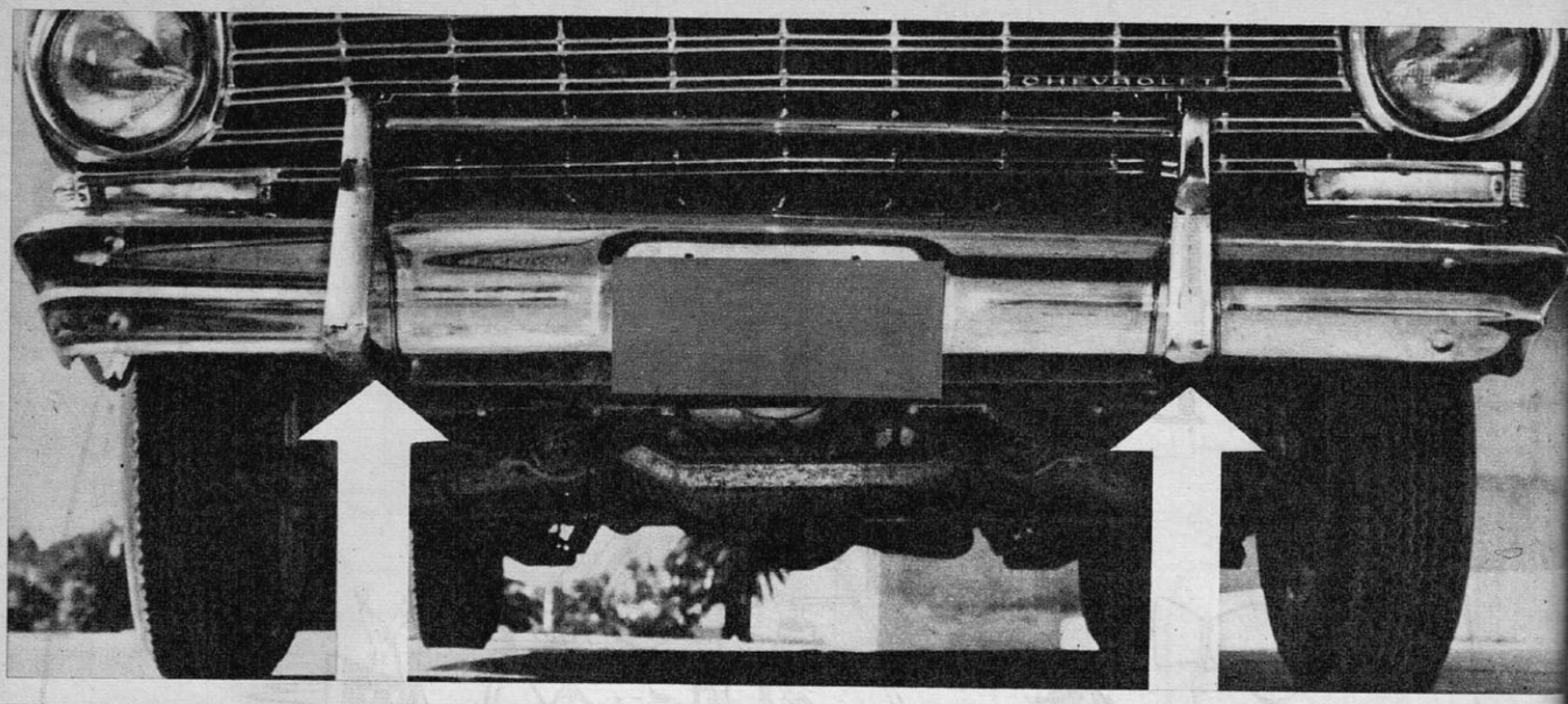
a pagar en cuotas mensuales

INSTITUTO COOPERATIVO DE SEGUROS

"con menos costo más beneficios"

Alsina 833 - 2° - T. E. 34-7868 - 33-2884, Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com



DESPEJE

NOTA 2da. FIN

Si el mes anterior no encontró el despeje que quería ver, puede ser que en este lo encuentre. Esperamos que desde entonces hasta ahora no haya extraviado el crique regalo de fábrica, que no haya tenido que decidir la compra de un auto nuevo o que no haya dejado el caño de escape en esa montañita por donde pasaba con tanta tranquilidad el coche de su amigo.

En el número anterior, **Parabrisas** publicó las dimensiones exteriores generales de trece automóviles de industria nacional, recalcando la dimensión desconocida, en la que todo puede ocurrir, esto es, esa cantidad de milímetros que van desde el suelo a la parte inferior del piso del automóvil o a su parte más baja, según los casos. Para los lectores que no han visto el número anterior, diremos que estos trece automóviles eran: Rambler 1962, Rambler 1963, Rambler Cross-Country 1962, Estanciera, Carabela, Dauphine - Gordini, Peugeot 403, Chevrolet 400, Isard T 700, Ford Falcon 1962, Fiat 600 D, Fiat 1100 y Fiat 1500.

Quince automóviles en este número y sumados a los trece anteriores dan veintiocho, un buen panorama de lo que se fabrica en el país, con relativamente pocas excepciones, que irán más adelante.

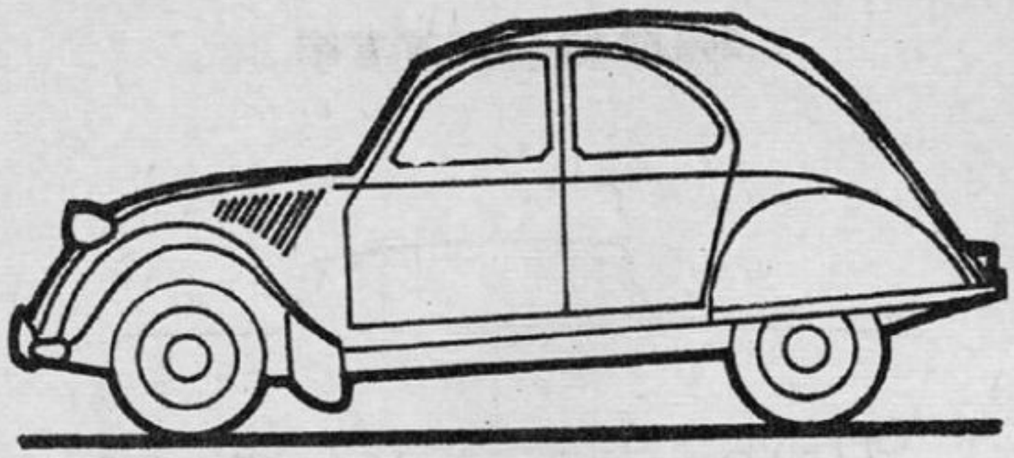
Tal vez recalcar sobre una medida tan poco publicada, parezca redundancia. Nosotros hemos considerado siempre el despeje como algo que debe ser tenido en cuenta, cuando se compra o cambia un automóvil. Tal vez exagerando la nota podría decirse que las calles del país están tapizadas de piezas dejadas al pasar. No se busca que el conductor baje a medir todos los obstáculos que encuentra en su camino, pero sí que los mire con ojo crítico. Luego, más adelante, cuando tenga hecha la idea de la altura o despeje de su auto, estas apreciaciones saldrán por sí solas.

En general, en las informaciones de la mayor parte de las fábricas, por lo menos en las que llegan al público en general, no figuran estas medidas. Nuestra opinión es que debieran figurar, y no solo como sale de fábrica, sino con carga.

En automóviles grandes de tamaño, la influencia del peso de cuatro personas y equipajes no se hace notar en grado importante. Con los autos chicos el cantar es distinto. Cuatro personas y equipajes pueden combinar un peso que a veces supera el cincuenta por ciento del peso propio del automóvil descargado. El margen de suspensión y despeje se reduce entonces notablemente. Y como sucede muchas veces, donde antes pasaba, ahora se queda. O el pozo o montículo de la semana anterior creció o se profundizó por culpa de SEGBA, Gas del Estado, semáforos u otras yerbas. De todos modos, la experiencia adquirida con determinados obstáculos no vale nada más que una sola vez, porque estos se mueven y varían constantemente. *

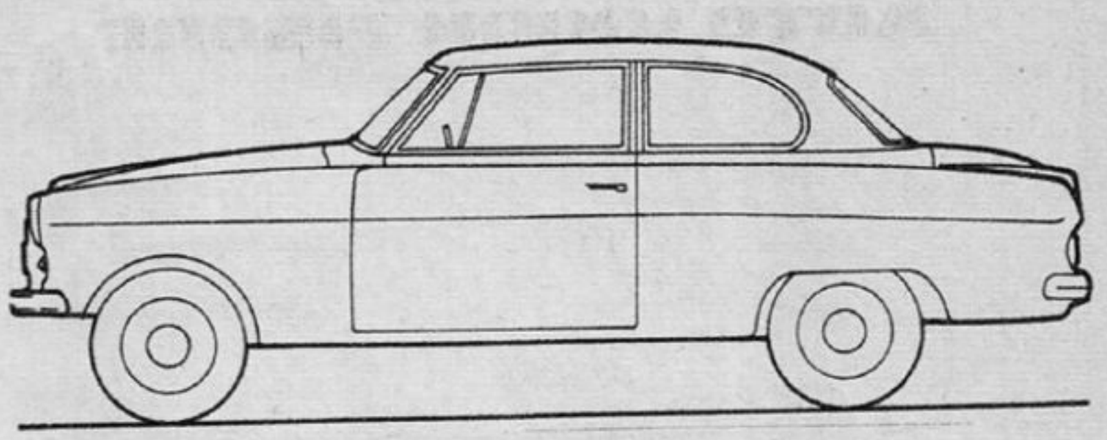
https://argentoteca.blogspot.com

CITROEN 2 CV



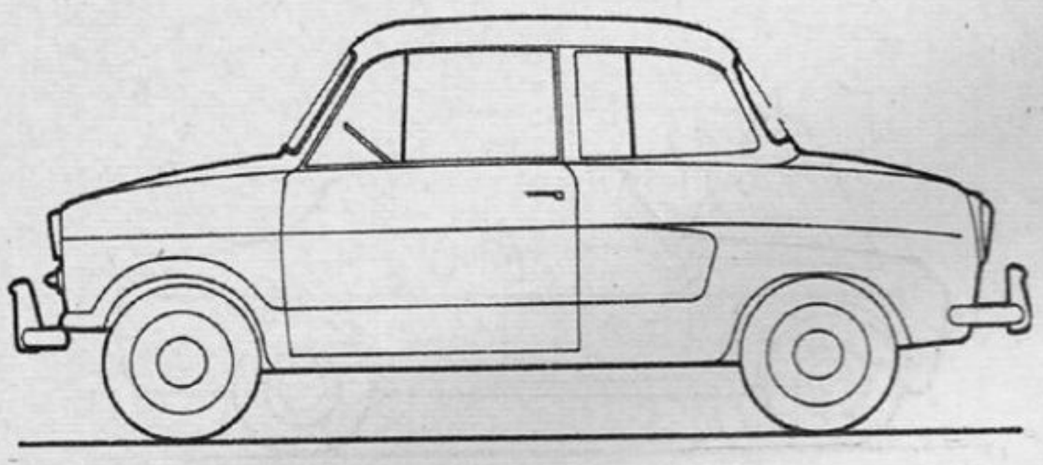
Alto total	1600 mm
Largo total	3780 mm
Ancho total	1480 mm
DESPEJE DEL SUELO	250 mm

BORGWARD ISABELLA



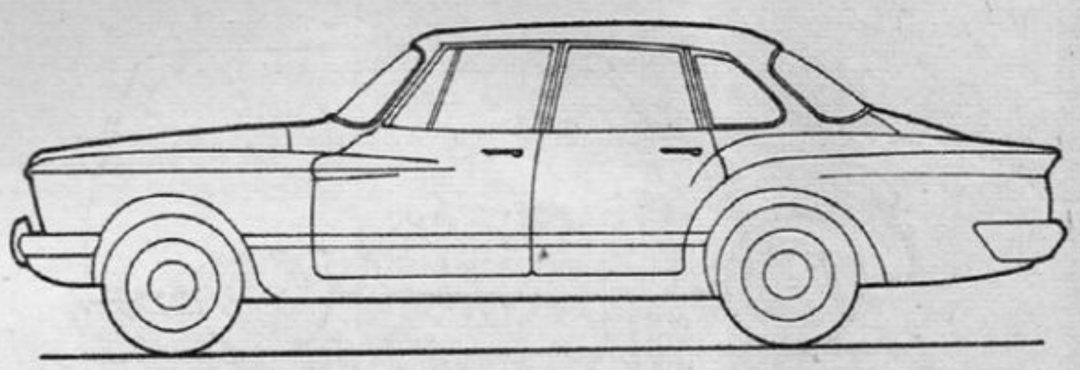
Alto total	1500 mm
Largo total	4440 mm
Ancho total	1760 mm
DESPEJE DEL SUELO	175 mm

N. S. U. PRINZ



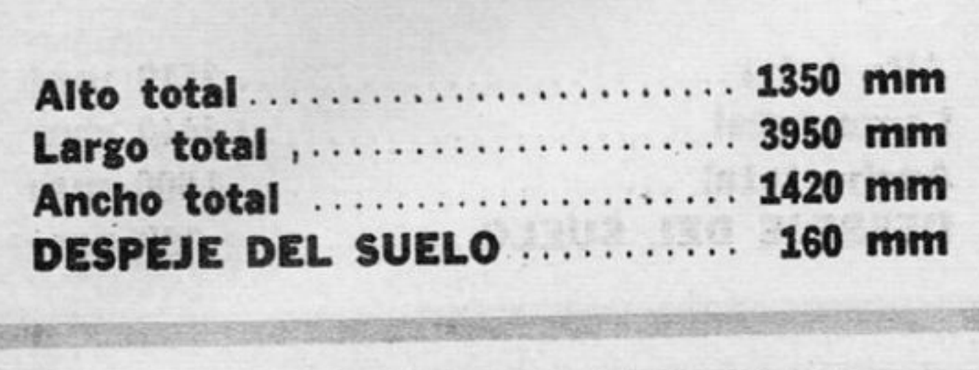
Alto total	1350 mm
Largo total	3950 mm
Ancho total	1420 mm
DESPEJE DEL SUELO	160 mm

VALIANT II



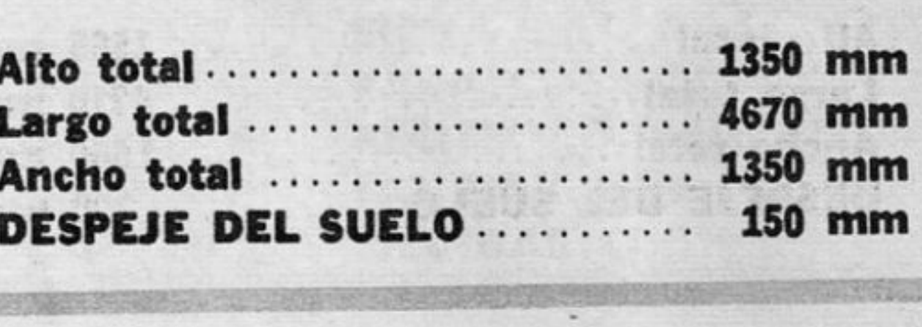
Alto total	1350 mm
Largo total	4670 mm
Ancho total	1350 mm
DESPEJE DEL SUELO	150 mm

AUTO UNION



Alto total	1488 mm
Largo total	4325 mm
Ancho total	1695 mm
DESPEJE DEL SUELO	170 mm

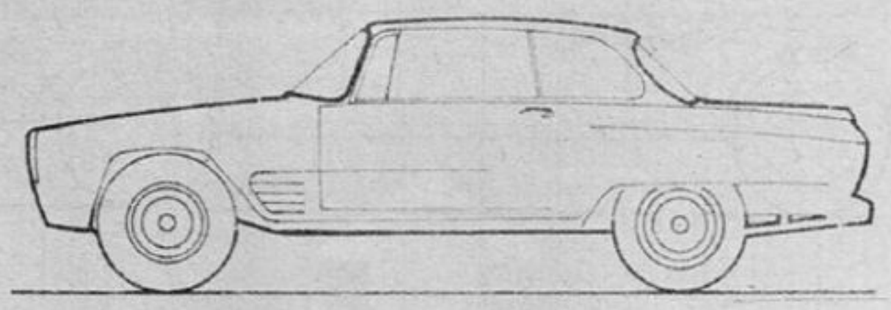
PEUGEOT 404 RURAL



Alto total	1434 mm
Largo total	4582 mm
Ancho total	1625 mm
DESPEJE DEL SUELO	170 mm

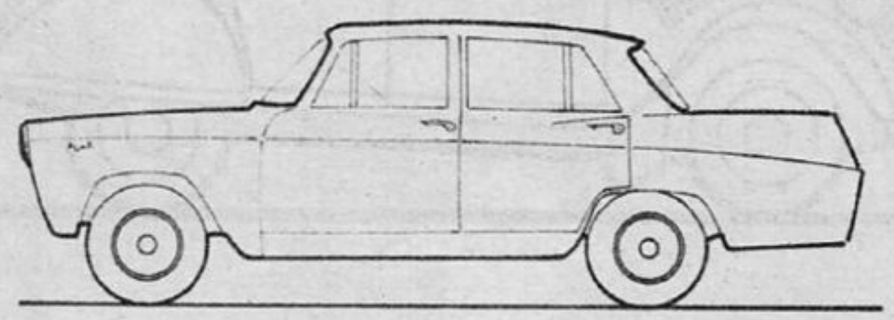
https://argentoteca.blogspot.com

AUTO UNION FISORE



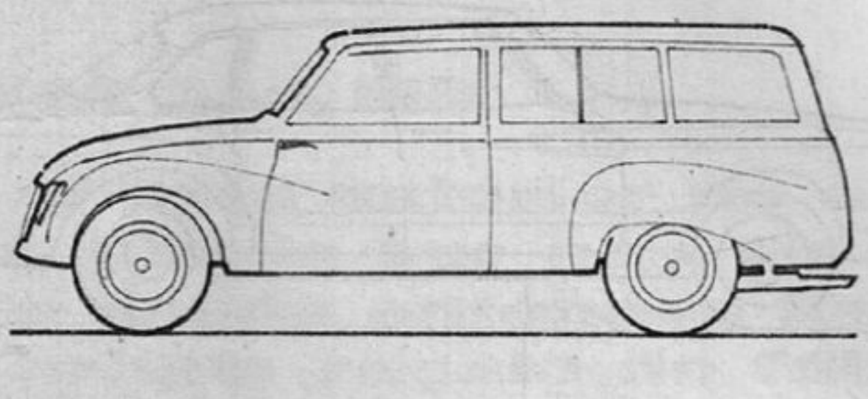
Alto total	1320 mm
Largo total	4190 mm
Ancho total	1680 mm
DESPEJE DEL SUELO	200 mm

MAGNETTE



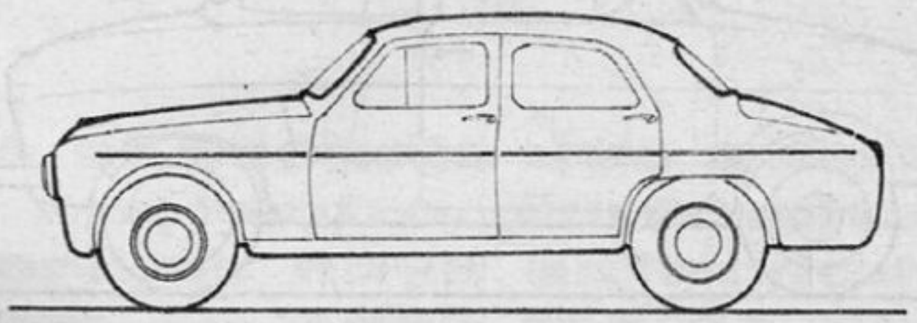
Alto total	1520 mm
Largo total	4520 mm
Ancho total	1610 mm
DESPEJE DEL SUELO	170 mm

AUTO UNION RURAL



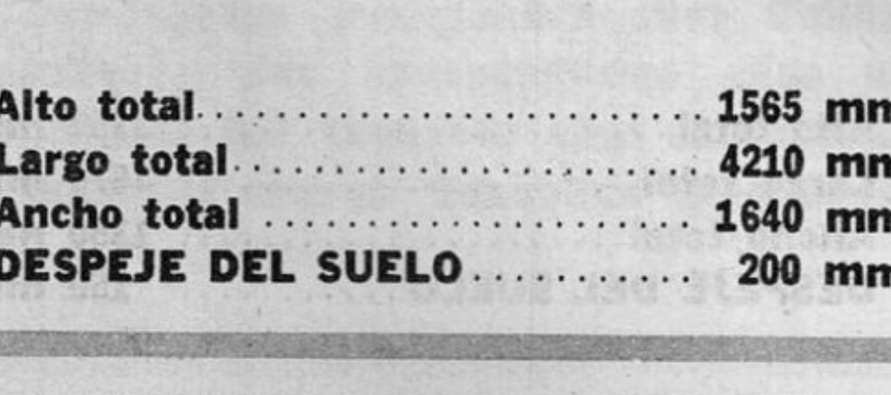
Alto total	1565 mm
Largo total	4210 mm
Ancho total	1640 mm
DESPEJE DEL SUELO	200 mm

BERGANTIN



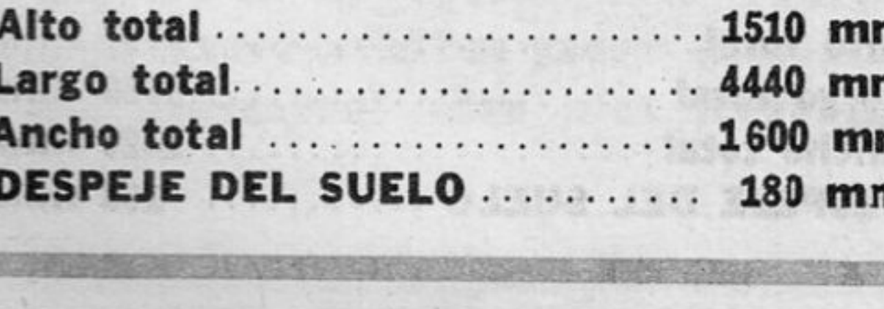
Alto total	1510 mm
Largo total	4440 mm
Ancho total	1600 mm
DESPEJE DEL SUELO	180 mm

ISARD KOMBI T 700



Alto total	1370 mm
Largo total	3420 mm
Ancho total	1470 mm
DESPEJE DEL SUELO	190 mm

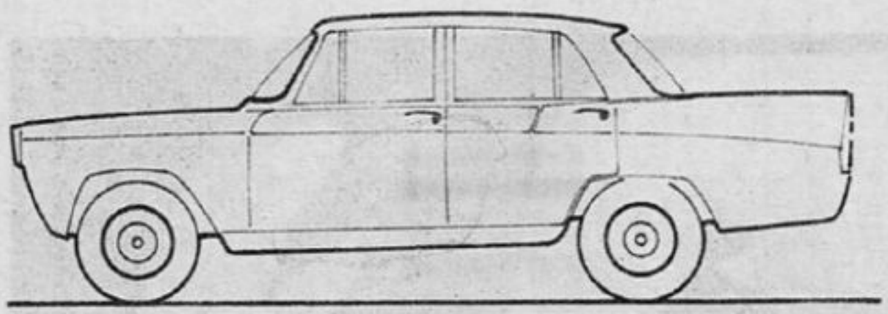
FALCON 63



Alto total	1350 mm
Largo total	4600 mm
Ancho total	1790 mm
DESPEJE DEL SUELO	150 mm

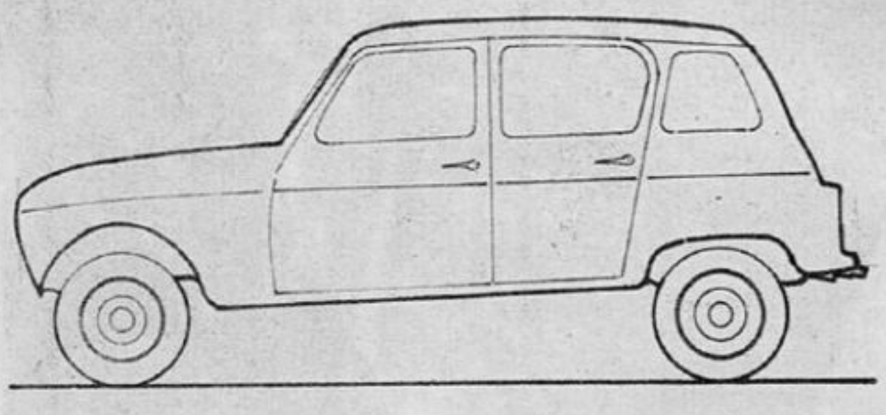
https://argentoteca.blogspot.com

DI TELLA 1500



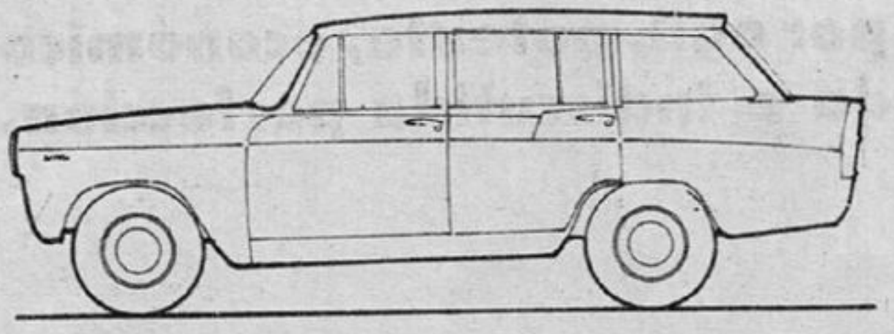
Alto total	1520 mm
Largo total	4520 mm
Ancho total	1610 mm
DESPEJE DEL SUELO	170 mm

RENAULT 4 L



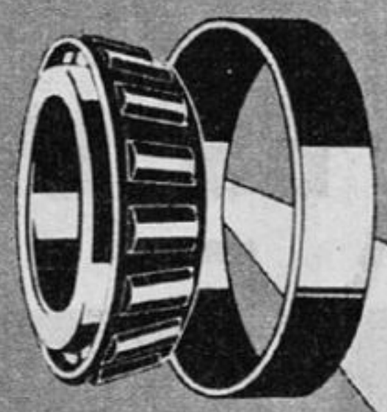
Alto total	1460 mm
Largo total	3660 mm
Ancho total	1480 mm
DESPEJE DEL SUELO	200 mm

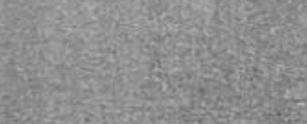
DI TELLA TRAVELLER



Alto total	1520 mm
Largo total	4520 mm
Ancho total	1620 mm
DESPEJE DEL SUELO	170 mm

ALTO RENDIMIENTO





SKF

Los rodamientos SKF por su materia prima seleccionada y por su proceso de elaboración técnicamente estudiado con máquinas y métodos modernos, garantizan una alta calidad de terminación, en su material y medidas, lo cual es causa de su gran capacidad de carga y duración. Donde sea que se utilicen los rodamientos SKF, tanto en los más diversos tipos de maquinarias como en algunos instrumentos indispensables para nuestra vida diaria, se comprueban invariablemente su óptima calidad y su ALTO RENDIMIENTO.

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A., Comercial e Industrial
PERU 545 - BUENOS AIRES - VIAMONTE 1450
T. E. 33-3091 T. E. 40-3417/19-3649
MENDOZA: San Luis 53 CORDOBA: Avenida Gral. Paz 369
TUCUMAN: Salta 127 ROSARIO: Corrientes 380

"NOS SALVAMOS POR TENER ATADOS LOS CINTURONES. SIRVA ESTO DE EJEMPLO PARA LOS QUE RECIEN COMIENZAN. NO HAY QUE OLVIDARLO".

Así habló al público CARLOS MENDITEGUY, luego del espectacular vuelco, seguido de varios tumbos impresionantes, durante la última jornada del IV Campeonato de Turismo de Carretera.

Salvex agradece al caballero y al deportista ejemplar, la gentileza de permitirle reproducir este mensaje **en forma totalmente desinteresada** colaborando así, a la campaña de seguridad en la que todos estamos empeñados.

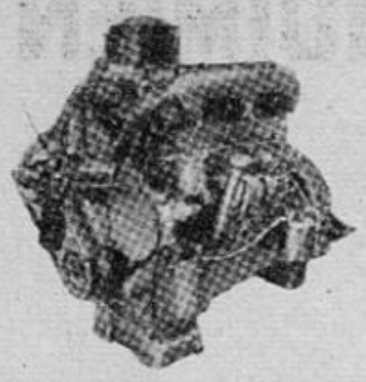
salvex — salvex

máximo prestigio en cinturones de seguridad, adoptado ya, por miles de automovilistas y por las principales empresas de argentina.

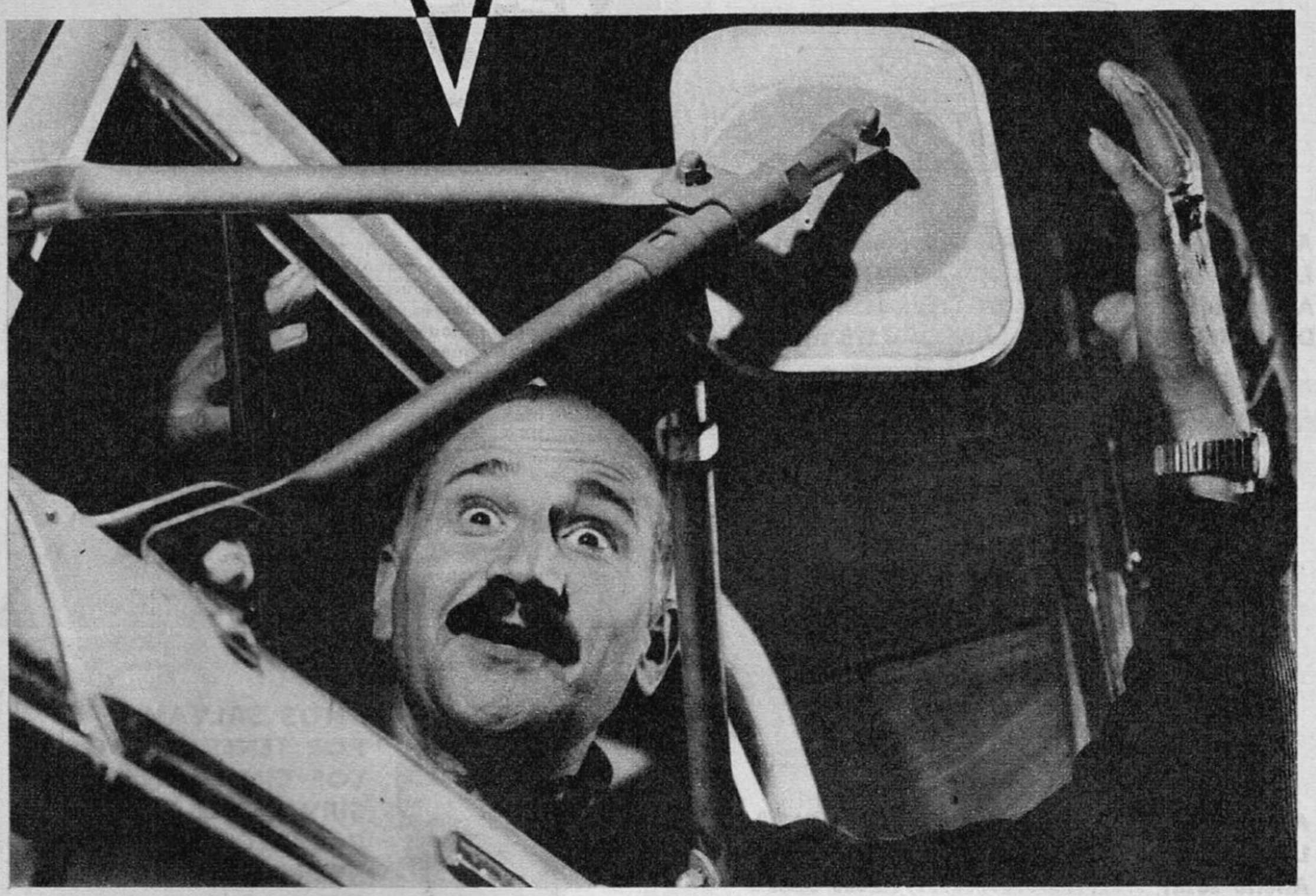
salvex s.r.l. reconquista 513

rating

https://argentoteca.blogspot.com



POR DONDE LO MIRE ES UN GRAN MOTOR



Sólo el maravilloso Perkins 6-305 puede rendirle en la medida que lo necesite: en el trabajo más duro y en cualquier condición del camino. Hecho para durar y para dar satisfacciones, es el preferido de las marcas famosas por agil, potente, económico y de una probada e indiscutida perfección.

CALIDAD EN DIESEL
INDUSTRIA ARGENTINA

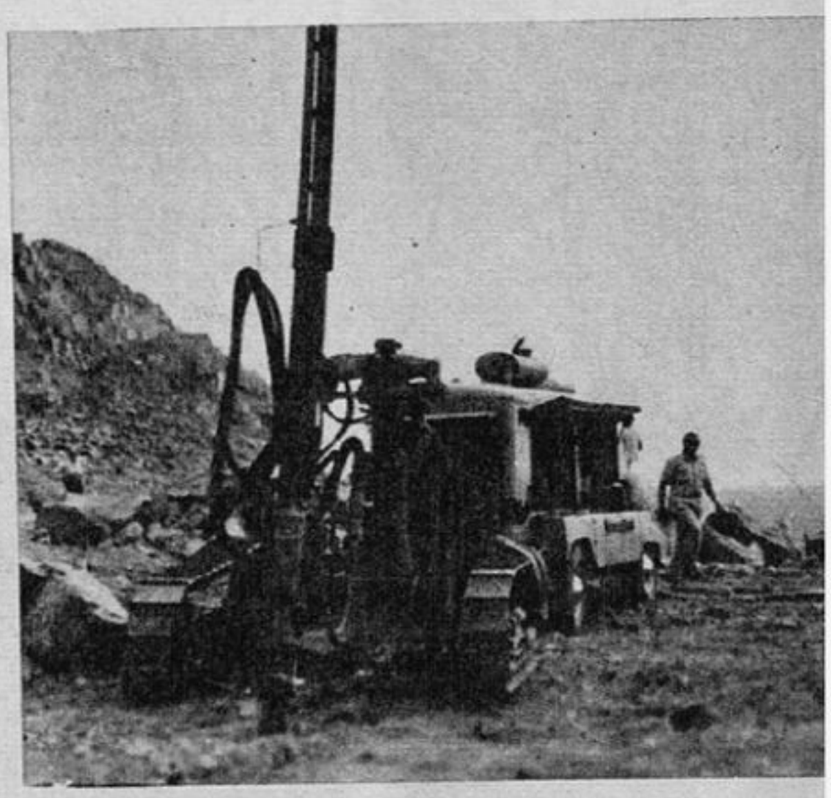
PERKINS

CAPAZ DE DAR FUERZA EFECTIVA DONDE SE LA NECESITE

https://argentoteca.blogspot.com

EL FUTURO SE ESCRIBE CON 11

Un largo y poderoso esfuerzo para que termine la penuria de caminos cerrados días y días por causa de las lluvias



El noreste argentino, mezcla de jungla, algodonales y hombres con vocación de progreso, vive con los esperanzados ojos puestos en lo que pronto, muy pronto, será realidad; la pavimentación total de la Ruta 11. Denominada Juan de Garay en homenaje al adelantado español cuyo afán de descubrimiento lo llevó a remontar el Paraná sorteando obstáculos sin número, la ruta 11 — 1.012 kilómetros entre Rosario y Pilcomayo— unirá el poderoso centrolitoral argentino con dos provincias sedientas de vías de comunicación: Chaco y Formosa.

Para eso, 3.500 millones de pesos, años de trabajo, sacrificios y dedicación. Supimos de ello personalmente; se estableció un cordial contacto entre PARABRISAS y Empresa Argentina de Construcciones Públicas, adjudicataria de los trabajos de pavimentación del tramo Pilcomayo-Margarita Belén (Chaco); resultado, una invitación para que la revista visitara personalmente los trabajos que la empresa llevaba a cabo.

Mientras sobrevolábamos la espesa jungla litoraleña, el ingeniero Savelli (socio, con el Ing. Bolognese, en EACP) nos contó algo bastante de esta magna empresa. Ya en 1929 existían trabajos iniciados por la Dirección Nacional de Vialidad, tanto desmontes como alcantarillas y "obras de arte" (así se los denomina, en terminología vial, a los puentes, viaductos, etc.). En 1944 los trabajos de pavimentación recibieron un fuerte impulso... que pocos años más tarde, se esfumó.

Recién en 1958 se reanudan los trabajos con el actual impulso que los llevará seguramente a su feliz conclusión (estimada para fines de

https://argentoteca.blogspot.com

EL FUTURO SE ESCRIBE CON 11

Mientras las máquinas rugen, los ingenieros conferencian

Desde el aire, la arteria vital para el noreste nacional.

1965). Había ya 261 kilómetros pavimentados entre Santa Fe y San Justo. Posteriormente se hicieron otros tramos, por ejemplo San Justo-Vera y Malabrigo-Reconquista. Es en 1961 que entran en escena Savelli y Bolognese, presentando licitaciones que redundaron en la adjudicación a EACP del tramo Pilcomayo-Margarita Belén (Chaco), 261 kilómetros de feroz desmonte, de esteros, de bosques interminables, de calor, lluvia y mosquitos.

—Trabajábamos con el agua hasta la cintura... Hacía a veces calores de 45 grados...

Miramos hacia abajo, al inmenso tapiz verde (ocasionalmente, un jacarandá en flor explotaba su azul en medio del océano de clorofila) y Savelli agregó:

—Ahí, tuvimos que abrir una franja de 100 metros de ancho. Y centenares de kilómetros de largo...

Por todos lados, espejos de agua. En muchas partes de nuestro país, la esporádica lluvia es un regalo de Dios; en el noreste sobra agua, hay que desembarazarse de ella lo mejor que se pueda. Doscientas alcantarillas y ocho puentes ayudan a que la flamante pavimentación no resulte flor de un día. Por lo menos dos de los puentes serán espectaculares; en Puerto Vélaz (Río Bermejo) se construirá uno de 180 metros de largo, y entre Puerto Pilcomayo (Argentina) e Itá-Enramada (Paraguay) se levantará un puente colgante que seguramente hará las delicias de fotógrafos de las décadas venideras.

Hacer un camino en esa zona no es un plácido **hobby** para ratos de ocio. A los aludidos trabajos de desmonte se agregaron terraplenado, consolidación, nivelación, etc., centenares de hombres insumiendo centenares de miles de horas de trabajo; no todo lo hicieron Savelli y Bolognese, por supuesto, ya que gran parte de los trabajos, especialmente de relevamiento, mensuración, etc., corresponden a Vialidad; además, otro tramo (Margarita Belén a Reconquista, 222 km.) es obra de otra empresa, Sicic Impresit S. A.

¿Dónde conseguir los miles de toneladas de piedra que necesitaba la nueva arteria para su consolidación? Los hombres de EACP buscaron hasta encontrar una solución: el Paraguay. A 15 kilómetros de Asunción, en San Antonio, existe el cerro del mismo nombre, óptima fuente de la piedra basáltica que la Ruta 11 requería.

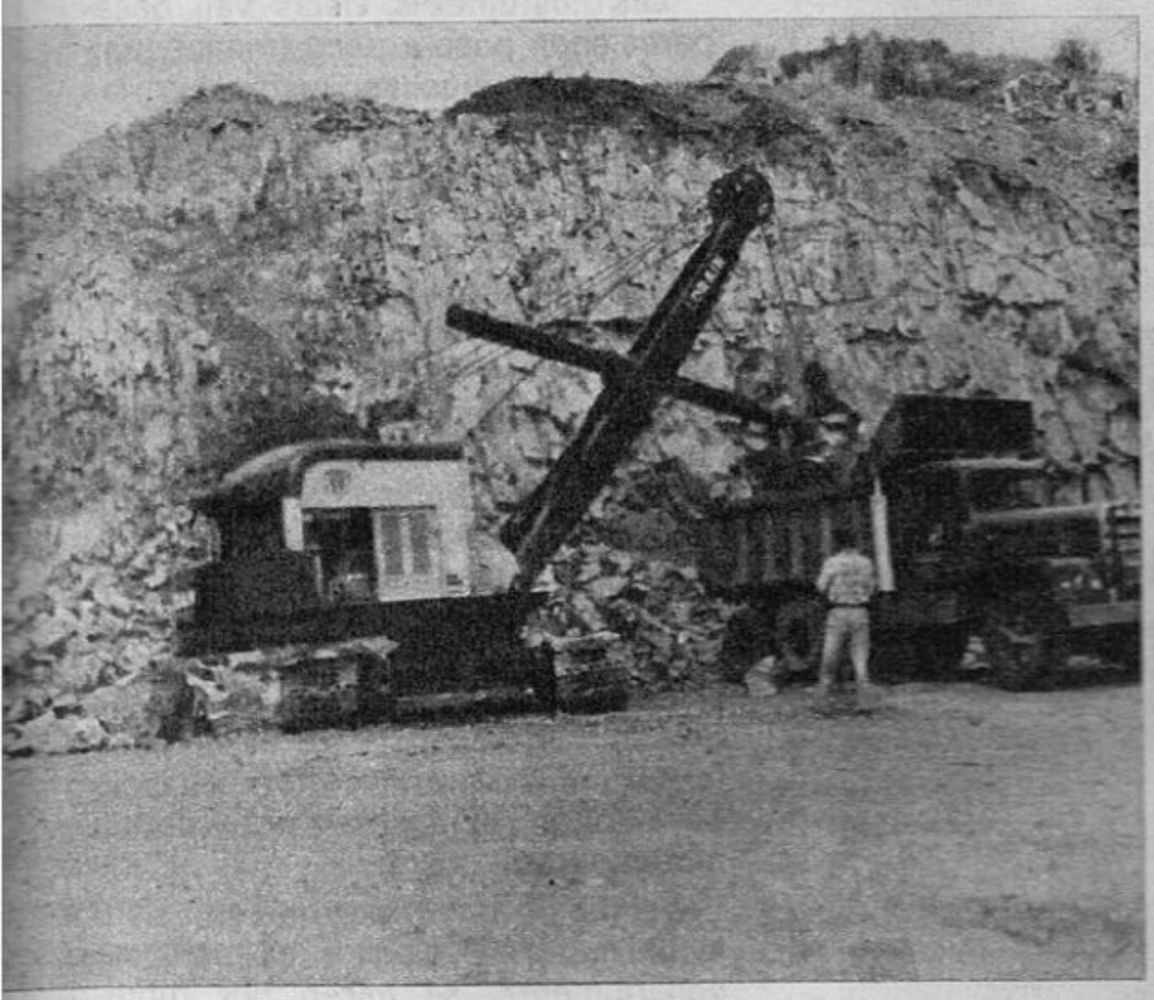
Con el avión de EACP, fuimos a visitar la cantera, propiedad de esa empresa y, entre paréntesis, la inversión de capital extranjero más grande del Paraguay. Todos los días salen 1.500 toneladas de piedra con rumbo a Formosa; mano de obra paraguaya, técnicos paraguayos y argentinos, trabajan mancomunados en esta obra que un día significará un enorme espaldarazo para toda la región. Petrominera S. A. (razón social que explota la cantera) tiene completísimas instalaciones incluyendo tres enormes montañas de piedra... gruesa, mediana y fina. Aquí no hay jacarandaes; todo es gris. Sin embargo, a pocos metros, la roja arcilla característica de la zona y la vívida flora del Paraguay complementan los morenos chiquillos que con ojos absortos ven "su" montaña desaparecer lentamente. El avión nos llevó de vuelta a Formosa y a una cena con las fuerzas vivas de esa ciudad. Se habló de la ruta 11, de la ruta 11, y de la ruta 11. La zona espera la cinta de asfalto como el enfermo espera una transfusión. Esperan, también, el azúcar chaqueño (200.000 toneladas por año), esperan 900.000 vacunos y 100.000 ovinos, que actualmente deben hacer un largo viaje fluvial. ¿Y el quebracho? Son 320.000 toneladas por año. También, 300.000 toneladas de algodón. Con el camino, podrían llegar mucho más velozmente de lo que acontece en la actualidad.

Posiblemente el camino no sea estrictamente rentable desde un punto de vista de "invertimos tanto y ganamos tanto". En cierta medida, el camino debe pagarlo todo el país. Pero la Argentina es una sola y no hay por qué tantos miles de sus hijos tengan que vivir de espaldas al progreso cuando hay tantas riquezas yermas en el suelo que habitan.

Hay mucho que contar; nuestra visita fue de dos días intensos, de ver, oír, fotografiar, catar, analizar. Volvimos a Buenos Aires perseguidos por un frente de tormenta que amenazaba hacernos quedar en Formosa una semana o más (recordamos la frenética búsqueda del piloto del avión, que estaba en la casa de unos amigos mientras los nubarrones estaban ya a punto de inutilizar por varios días la pista de tierra de esa ciudad...), y satisfechos por haber comprobado que la actividad oficial y privada puede darse de la mano en beneficio de una inmensa zona de nuestro país.

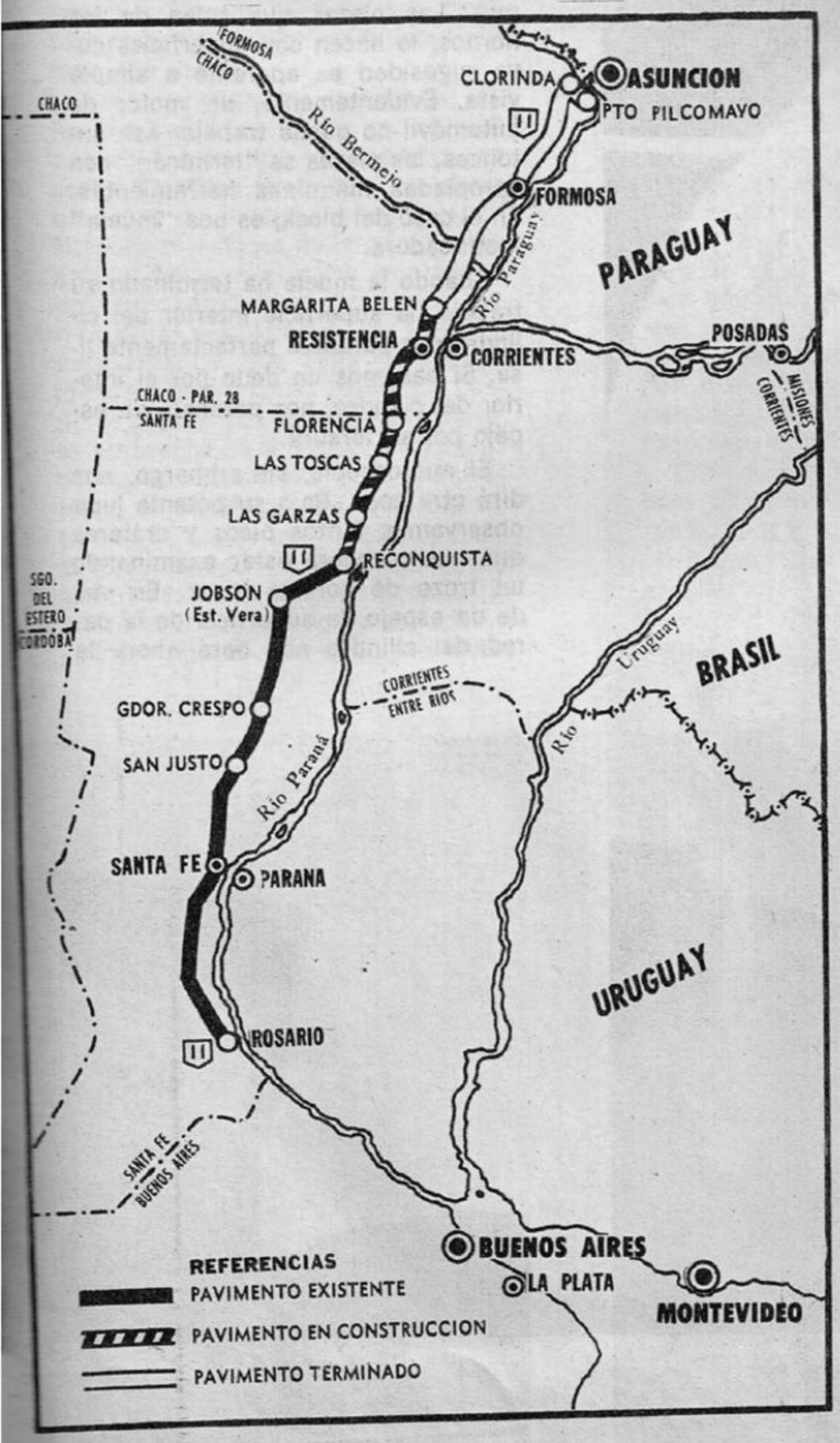
La Argentina necesita, no un camino como éste, sino muchos; no solamente el noroeste, sino amplias zonas del sur y del norte, no cuentan con las rutas asfaltadas que necesitan. *

https://argentoteca.blogspot.com



Máquinas, máquinas y más máquinas para la Juan de Garay.

Mapa del tramo de ruta que se está pavimentando.



sin problemas en invierno, con

MOLYKOTE®

MOLYKOTE resuelve el problema de lubricación del motor, aún en los días de más intenso frío! MOLYKOTE contiene disulfuro de molibdeno ($Mo S_2$) que se adhiere a las partes metálicas formando una película protectora de substancia sólida, resistente a la alta presión e impidiendo el contacto de metal con metal, aún en momentos en que el intenso frío es obstáculo para la circulación normal del lubricante líquido.

MOLYKOTE prolonga la vida del motor.

MOLYKOTE es compatible con cualquier aceite lubricante.

MOLYKOTE puede usarse en motores con filtros de finísima malla, con absoluta confianza.

Envasado en origen: USA - Alemania

● Se consigue en todo el mundo en igual calidad.

MOLYKOTE®

MARAÑON & CIA. S.R.L. - RINCON 479 - T. E. 48-2041

Distribuidores en Capital Federal y Gran B. A.

...y para su **AUTO UNION DKW**
1 litro de aceite SAE 40
40 litros de nafta común
80 cc de **DESOLITE K**
y Vd. andará orgulloso con su 2 T.

https://argentoteca.blogspot.com

¡NO SEA DURO PARA EL ABLANDE!

No piense como hace treinta años... hoy en día, los autos nuevos se tratan de modo distinto

Las costumbres viejas van desapareciendo poco a poco (menos mal, porque en muchas instancias las costumbres viejas poco tienen que ver con autos nuevos). Pero, como toda costumbre que se precie, algunas tardan en desaparecer. Por ejemplo, el nefasto hábito de asentar o "ablandar" el motor de un automóvil andando a Mar del Plata sin pasar los cuarenta kilómetros por hora. En algunos autos, ni se necesita asentamiento (Volkswagen, por ejemplo) en otros (verbigracia, el N.S.U. Prinz) el manual se limita a aconsejar al propietario que durante unos cuantos centenares de kilómetros no acelere a fondo. Hoy, ya, las cosas no son como antes. Pero **de ninguna forma** conviene andar muy despacio para lograr el asentamiento de un motor de automóvil.

Veamos primero por qué se asienta un motor. El block y los pistones, generalmente, se hacen por fundición (hay pistones forjados, pero para el caso es exactamente lo mismo). Las piezas que salen de los hornos, lo hacen con superficies cuya rugosidad es aparente a simple vista. Evidentemente, un motor de automóvil no puede trabajar así; entonces, las piezas se "terminan" con apropiadas máquinas herramientas. En el caso del block, es una "muela" rectificadora.

Cuando la muela ha terminado su trabajo, la superficie interior del cilindro nos parecerá perfectamente lisa. Si pasamos un dedo por el interior del cilindro, nos parecerá un espejo por su tersura.

El microscopio, sin embargo, nos dirá otra cosa. Bajo su potente lupa observamos tantos picos y cráteres que nos parecerá estar examinando un trozo de corteza lunar. En vez de un espejo, la superficie de la pared del cilindro nos dará ahora la

https://argentoteca.blogspot.com

impresión de un modelo en escala de la cordillera de los Andes.

Si pensamos que en la superficie de la cara del pistón, se yergue otra microcordillera, comprenderemos fácilmente que al rozarse las dos cuando trabaja el motor, el resultado será enorme fricción o rozamiento, muchísima temperatura, y eventuales perjuicios graves a las dos superficies que hemos examinado. Vale decir, que para que el motor funcione con soltura es necesario procurar que la Cordillera quede tan lisa como una llanura de la provincia de La Pampa. En la práctica, se ha comprobado que esta "llanura" solo puede lograrse mediante el trabajo del motor, salvo en el caso de algunas máquinas muy nuevas que tienen tanta precisión que hacen innecesario el asentamiento por trabajo, comúnmente llamado "ablande". Si el manual de su automóvil señala que el ablande es innecesario, o que las precauciones que se deben observar son de índole muy relativa, entonces dé por sentado que "su" fabricante emplea máquinas de muy moderno diseño.

Pero supongamos que usted se ha comprado un coche en el cual aún sea necesario un período de asentamiento. Empecemos por decir que esto de ninguna manera significa que el auto es malo o la fábrica antediluviana. A ninguna empresa le conviene cambiar de máquinas herramientas simplemente por lograr el superacabado que evita el asentamiento por parte del usuario. Cuando se planea una renovación masiva, se aprovecha para adquirir máquinas de diseño actualizado, pero mientras tanto, el sentido común comercial recomienda seguir con lo que se tiene y no encarecer el producto artificialmente para que el propietario pueda salir "roscando de entrada".

Usted tiene, entonces, que cumplir religiosos 1.500 ó 2.500 kilómetros "en ablande". ¿Cuál es la teoría del asunto y cuál la práctica?

Ya hemos hablado de las cumbres andinas que se hallan dentro de la pared del cilindro. Que chocan con otras cumbres en la pared del pistón. La idea es que, mediante un suave frotamiento, esas cumbres vayan rebajándose.

¿"Suave frotamiento" quiere decir, entonces, "andar despacio"? De ninguna manera. La teoría nos enseña que cuando entran en rozamiento dos superficies, se generará entre ellas una temperatura que variará en función de (a) presión, (b) velocidad, entre las dos caras que se rozan. O sea, que "t"="v"×"p". Si aumentamos "v" o "p", aumentará "t". Y si la temperatura sobrepasa cierto límite crítico, el metal se fundirá o "derretirá", produciendo rayaduras, pozos, y eventualmente una fuerte adherencia entre las superficies rozantes. Esta adherencia se conoce como "fundir un motor".

Estamos empezando a ver ahora cuál es el camino a seguir. Por un lado, debemos evitar excesiva velocidad; vale decir, no exigir demasiado al motor. Esto será de acuerdo con los procedimientos clásicos en materia de asentamiento.

Pero, por otra parte, debemos evitar las excesivas presiones. Y aquí, para hacer clara nuestra explicación para con el lector no iniciado, debemos recurrir a un ejemplo que algunos considerarán "supersimplificado" o "traído de los cabellos". Paciencia, que este artículo no está escrito para ingenieros.

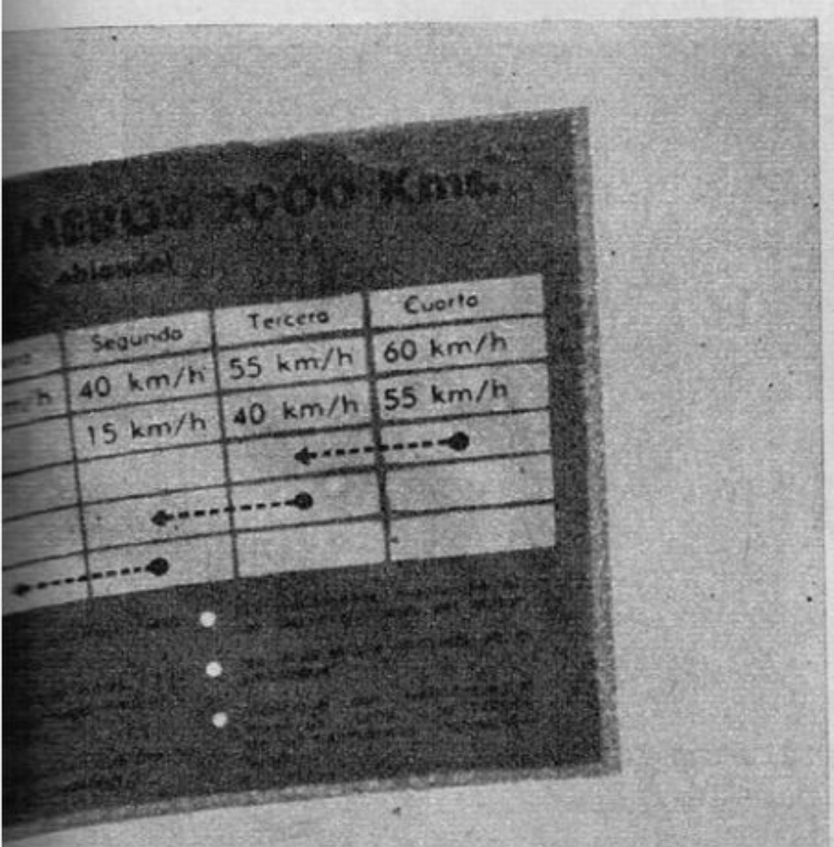
El motor de nuestro automóvil genera más y más potencia cuanto más rápido funciona. Y, por otra parte, es obvio que le resulta tanto más liviano el automóvil en segunda que en tercera, por ejemplo. Eso lo podemos comprobar nosotros empujando el coche con el motor detenido; resultará mucho más fácil empujarlo en tercera que en segunda. Al motor le pasa exactamente al revés. Por otra parte, si va despacio en tercera, estará desarrollando muy pocas revoluciones por minuto, y, entonces, tendrá muy, muy poca potencia.

Vale decir, entonces, que le costará más trabajo hacer andar el auto. Tendrá que hacer un esfuerzo mucho más grande. Un hombre puede empujar un mueble con mucha más facilidad que un niño. Al hacer un esfuerzo más grande, el pistón presionará mucho más sobre la pared del cilindro. Vale decir, no tendremos "v", pero sí tendremos "p". ¿Qué hacer entonces? Una solución es cambiar a segunda (estamos hablando de un auto de tres velocidades). Pero es absurdo andar en segunda si estamos en una calle que nos permite adecuadamente desarrollar una velocidad suficiente como para poner la tercera sin andar despacio el motor. Entonces, lo que tenemos que hacer es aumentar un poco la velocidad para que el motor desarrolle más potencia, haga menos esfuerzo, y presione menos sobre la pared del cilindro.

Claro, no debemos llegar a correr tanto que la temperatura excesiva se produzca por "v" en lugar de "p". Un término medio será la receta para un satisfactorio ablande del motor de nuestro coche. Ni muy despacio, ni muy ligero.

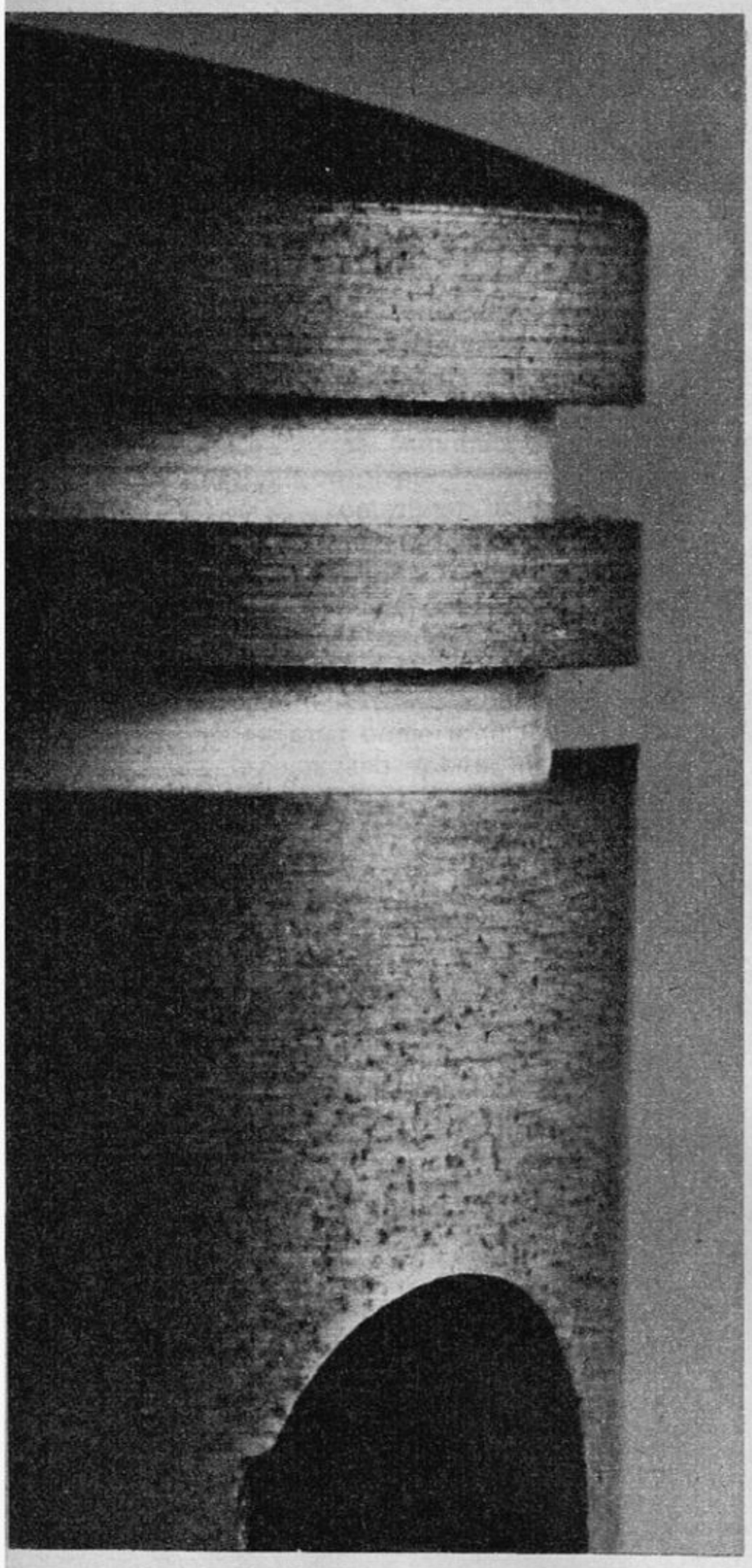
Vamos a definir claramente que al hablar de "ligero" o "despacio", hablamos de la velocidad de rotación del motor y no necesariamente de la velocidad con la cual el automóvil avanza en la calle.

Esto significa que si las circunstancias del tránsito no nos permiten desarrollar una adecuada velocidad (del auto) en tercera, tendremos que rebajar a segunda para que el motor



https://argentoteca.blogspot.com

¡NO SEA DURO PARA...!



Su motorcito tiene que durar; cuídelo.

trabaje con mayor "soltura", es decir, menos "p".

Hemos observado que algunas fábricas aleccionan al comprador de auto nuevo, colocando en el parabrisas de sus coches una calcomanía en la cual se indica, no solamente la velocidad máxima a observar, sino también la mínima en cada uno de los cambios. Opinamos que ésta es una práctica sumamente provechosa y que rendirá óptimos beneficios al usuario, siempre que le haga caso a la calcomanía.

Resumiendo: durante el ablande, especialmente el ablande de un auto chico, es importante no andar ni muy ligero ni muy despacio, y usar con frecuencia la palanca de cambios. Una regla general es usar el acelerador hasta la mitad o poco menos y graduar la velocidad de avance del coche con la caja. Por sobre todas las cosas, **no tema usar la palanca de cambios.**

Vamos ahora a otro aspecto. Durante el período de ablande, no debemos mantener presión constante sobre el acelerador durante un tiempo prolongado. Esto se debe a que, cuando nosotros soltamos el pedal, se reduce de golpe la presión dentro del cilindro y es entonces mucho más fácil que pueda subir el aceite lubricante a "baldear" las paredes. Por eso es que decimos que es un hábito nefasto el de "irse a Mar del Plata a cuarenta". Mejor ir a sesenta, pero soltando frecuentemente el acelerador. O, mejor de todo, ablandar el auto en calles de tránsito rápido, donde pueda llevarse sin problemas un ritmo de conducta ágil. Los manuales en general hacen especial recomendación de no mantener velocidades constantes durante el asentamiento. Lástima que la gente habitualmente no los lee.

Entonces, si no tenemos instrucciones más precisas en el manual o en la calcomanía en el parabrisas, guiémonos por esta fácil regla: acelerador hasta la mitad, y en el tránsito, regular la velocidad de marcha con la caja.

Claro, también hay que dosificar esta recomendación con un poco de cuidado; en un auto "grande" de 100 o más caballos, m e d i o acelerador puede significar una velocidad completamente imposible de llevar en cualquier condición normal de tránsito. En ese caso habrá que usar un poco menos...

Otro aspecto muy importante: los cambios de aceite. Durante el proceso de asentamiento, mientras estamos rebajando los picos andinos, el cárter recibirá una fina y constante lluvia de partículas metálicas. Estas partículas pueden hacer grave daño al motor, no tanto por su abrasividad sino porque pueden juntarse y tapar orificios destinados a la circulación de aceite.

Por eso es de fundamental importancia hacer frecuentes cambios de aceite, con prolijas lavadas de motor, durante los primeros 2.000 kilómetros (o la cifra que indique el manual).

Por lógica, tampoco debe cargarse excesivamente el coche durante ese período. Trate de no cargar más de dos personas **por lo menos durante los kilómetros iniciales** del asentamiento, en el caso de un coche pequeño. Un coche grande tiene menos problemas, porque los pasajeros pesan lo mismo que los de un auto chico, pero el motor grande tiene, obviamente, reserva de potencia mucho mayor.

Los mil kilómetros más importantes en la vida de un automóvil son los que van de cero a mil. Acuérdese: despacio pero no MUY despacio. Ligero pero no MUY ligero... *

INSTRUCCIONES RELATIVAS A LA MARCHA DEL COCHE

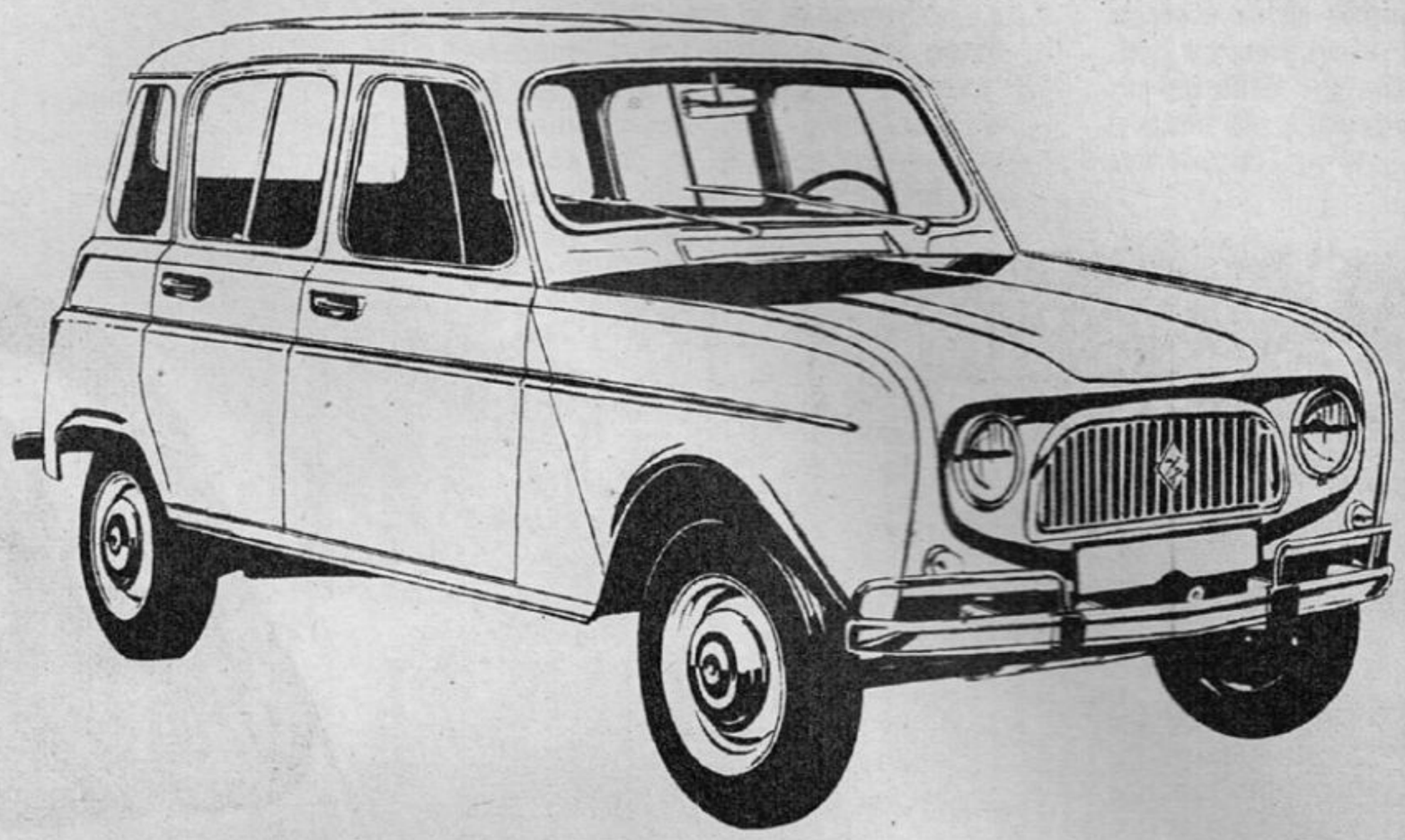
Velocidades de marcha

El tratamiento que se le da a un automóvil nuevo tiene importantes consecuencias sobre su vida posterior. Durante su primer período deben limitarse las velocidades del motor. Se recomienda observar estrictamente las siguientes instrucciones:

Durante los primeros 800 Km.
NO DEBE excederse de 72 K.p.h.
NO DEBE acelerarse a fondo en ninguna velocidad
NO DEBE hacerse trabajar el motor demasiado cargado en ninguna

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

4L RENAULT

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire,
encerrados en la espuma sintética
TELGOPREN, que suavizan para usted
las rutas más duras con su asombrosa
elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.

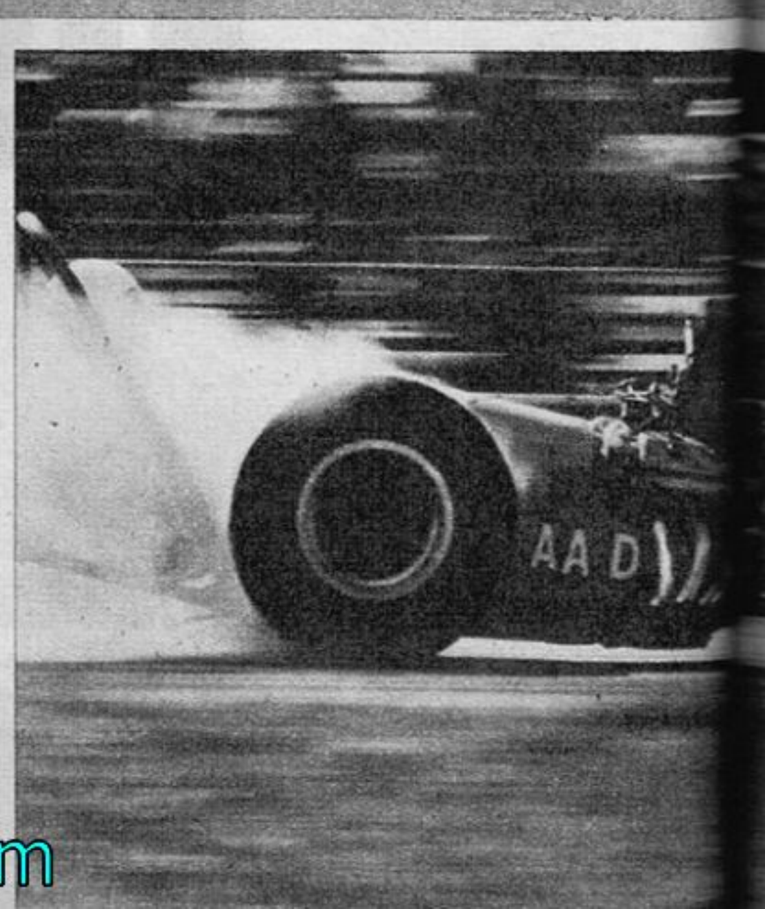
Primer fabricante en la Argentina:
HULYTEGO S.A.
San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

¡HALA!...
con las bestias de mil

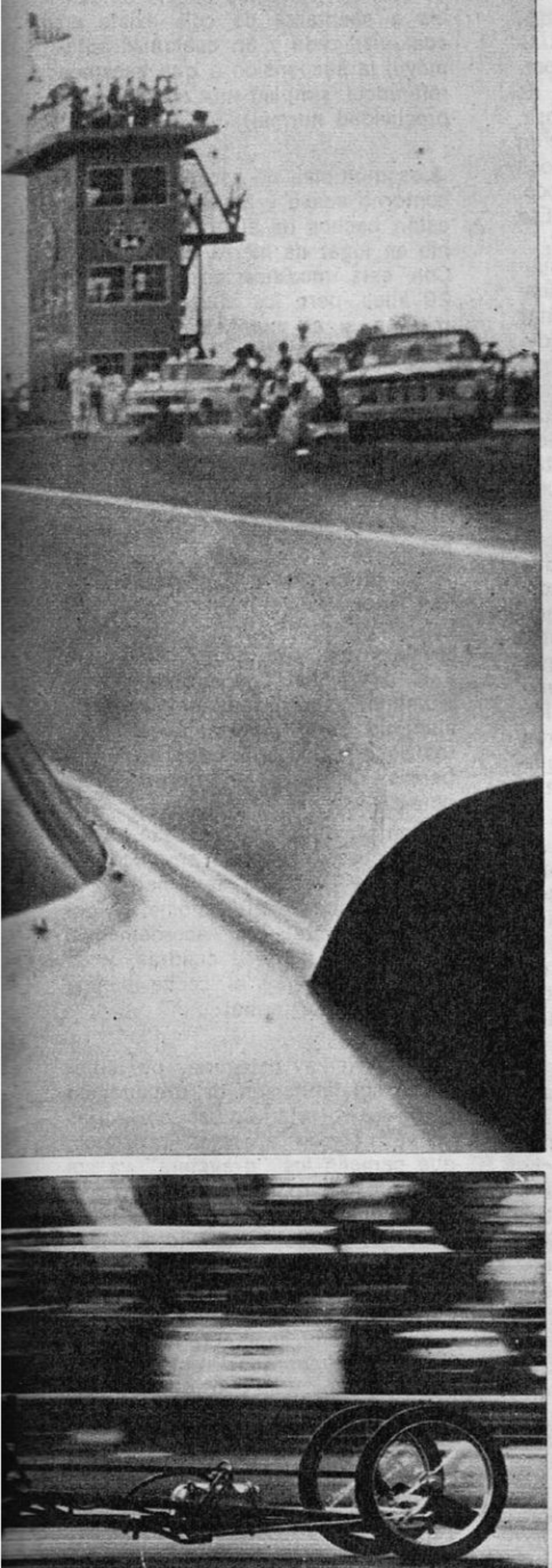
Un monstruo encapuchado en el volante y mil caballos debajo del capot: los "dragsters" norteamericanos parecen seres de mitología.

Corren de a dos, por eliminatoria del más lento.



https://argentoteca.blogspot.com

caballos



Allá atrás, el piloto; adelante, el Chrysler a compresor.

Trescientos kilómetros por hora en cuatrocientos metros es cosa de todos los días en el fabuloso mundo de los **drags** estadounidenses. En ese deporte todo es de fábula; cubiertas gigantescas y de banda de rodamiento completamente lisa, motores Chrysler sobrealimentados con mil caballos de potencia, combustibles cuya fórmula incluye hasta un 80 por ciento de nitrometano (que cuesta centenares de pesos el litro). Motores cuya vida útil no alcanza a los diez segundos. Paracaídas para frenar, igual que los aviones supersónicos. Todo es la exageración, el derroche; pero mediante este derroche, los archiminuciosos "tuners" norteamericanos han alcanzado resultados que de ninguna manera hubieran sido posibles en ninguna otra parte del mundo.

Si empezamos por los autos, éstos tienen la forma de una zapatilla; en el medio, el tremendo motor, lo más atrás posible (frecuentemente más atrás del eje de las ruedas traseras) el asiento del intrépido conductor. Adelante, un esquelético cuadro tubular rematado por dos ruedita de motocicleta. Que guardan tanta relación con los tremendos "slicks" traseros como una lancha automóvil con el transatlántico United States. Todo, todo se vuelca hacia un objetivo común: poco peso adelante, mucho peso atrás.

Estos coches son un increíble ejemplo de lo que puede la superespecialización del hombre cuando dispone de medios financieros ilimitados. Como hemos dicho, los exitosos "dragsters" norteamericanos usan enormes motores V8, rectificados al máximo y con la más cuidadosa preparación para rendir centenares y centenares de caballos (muchos, según se estima, andan por los mil) y, además, sobrealimentados mediante un compresor de los que se usan en los camiones GMC-Diésel, o también de otras marcas.

Por otra parte, se usan elevadas proporciones de nitrometano, el fabuloso combustible descubierto hace unos quince años, que tiene tan exótica composición química que, cuando se combustiona, libera oxígeno dentro de sí misma, aumentando enormemente la potencia que puede lograrse en comparación con un combustible convencional. Hace poco tiempo estaban usando no más del 10 % de esta sustancia altamente explosiva; últimamente, se llega hasta el 80 por ciento, cifra que hace unos años hubiera parecido tan ilusoria como la idea de usar una bomba atómica como elemento propulsor.

Hablábamos de "cuatrocientos metros". Decimos esto porque los **drags** se hacen invariablemente sobre pistas de un cuarto de milla (exactamente 402,3 m.), con partida detenida, y generalmente los coches corren de dos en dos, en forma eliminatoria (vale decir, que se sigue compitiendo únicamente en la medida que se sigue ganando). Ahora bien, lo que da un poco de frío es que esos 400 metros, con partida detenida, los recorre un **dragster** en ocho segundos y escasísimas fracciones. Y no es nada imposible que, cuando estas páginas lleguen al lector, alguien haya bajado la barrera de los ocho segundos, porque en ese mundo de farándula el progreso es constante.

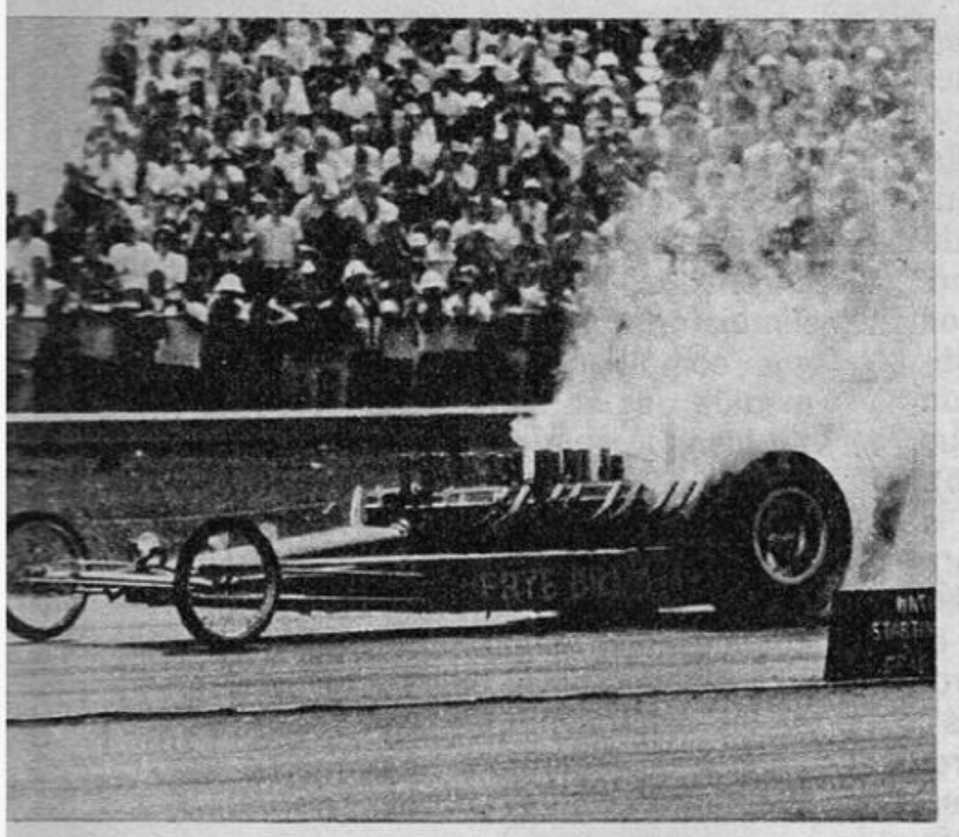
No solamente se toman en cuenta los segundos empleados, aunque el tiempo es el factor más importante en la clasificación; también se mide para cada competidor la velocidad que desarrolla al llegar al fin de los 400 metros. Esta velocidad ya ha superado los 300 kilómetros por hora, y la meta actual está representada por las 200 millas por hora (322 km/h). Piénsese lo que representa salir con partida parada y alcanzar trescientos y pico kilómetros por hora en menos de cuatro cuadras (menos, porque las cuadras tienen más de cien metros y, además, hay que contar las bocacalles; si decimos "tres cuadras", probablemente estemos más cerca de la verdad).

Para lograr aceleraciones de este calibre, prácticamente balístico, las cubiertas juegan un papel muy importante. Como puede apreciarse en las fotografías, las traseras son enormes, tanto en diámetro como en ancho de banda de rodamiento, y carecen completamente de dibujo, por lo que las llaman "slicks" (lisas). Van infladas a 80 libras de presión, y su adherencia es tan fuerte, que solamente una bestia tal como un **dragster** es capaz de hacerlas patinar. Con los mil caballos por un lado, y con los "slicks" por otro, la aceleración es tan intensa, que la trompa del auto se levanta en el aire cuando el intrépido conductor suelta el embrague, que puede ser de ómnibus o de tanque de guerra).

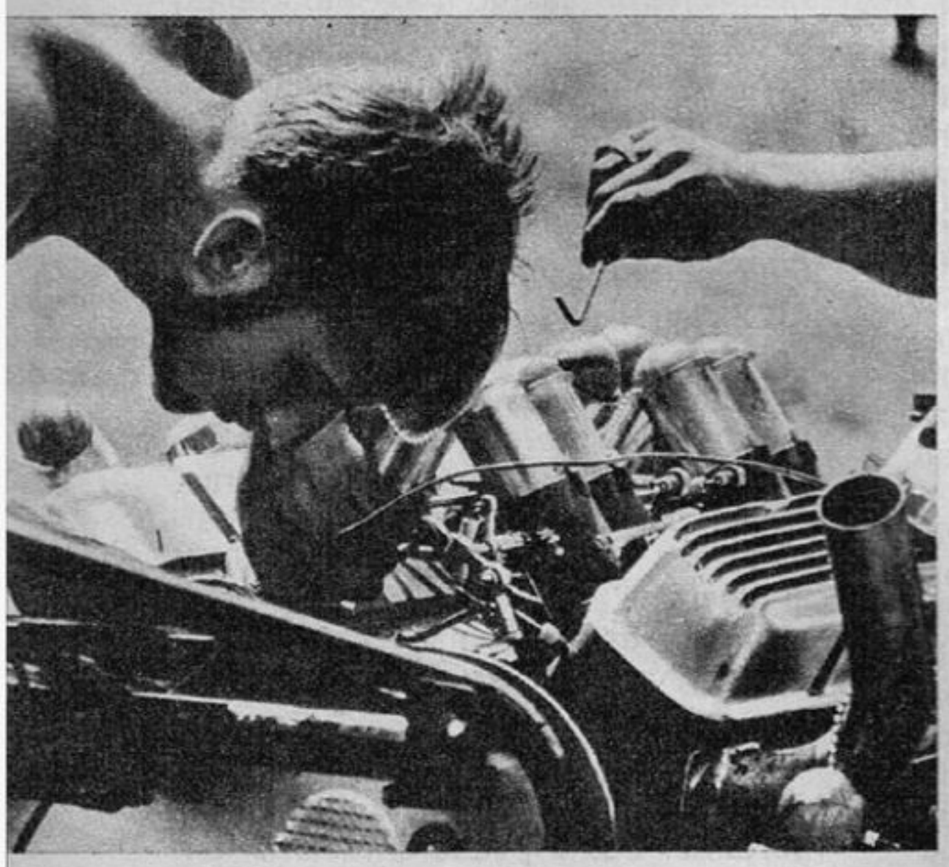
Podría pensarse que para conducir un **dragster** no hace falta más que enorme coraje personal y la suficiente destreza de manejo como para conducir en línea recta. Sin embargo, nada podría ser más inexacto. A pesar de los anchurosos "slicks",

https://argentoteca.blogspot.com

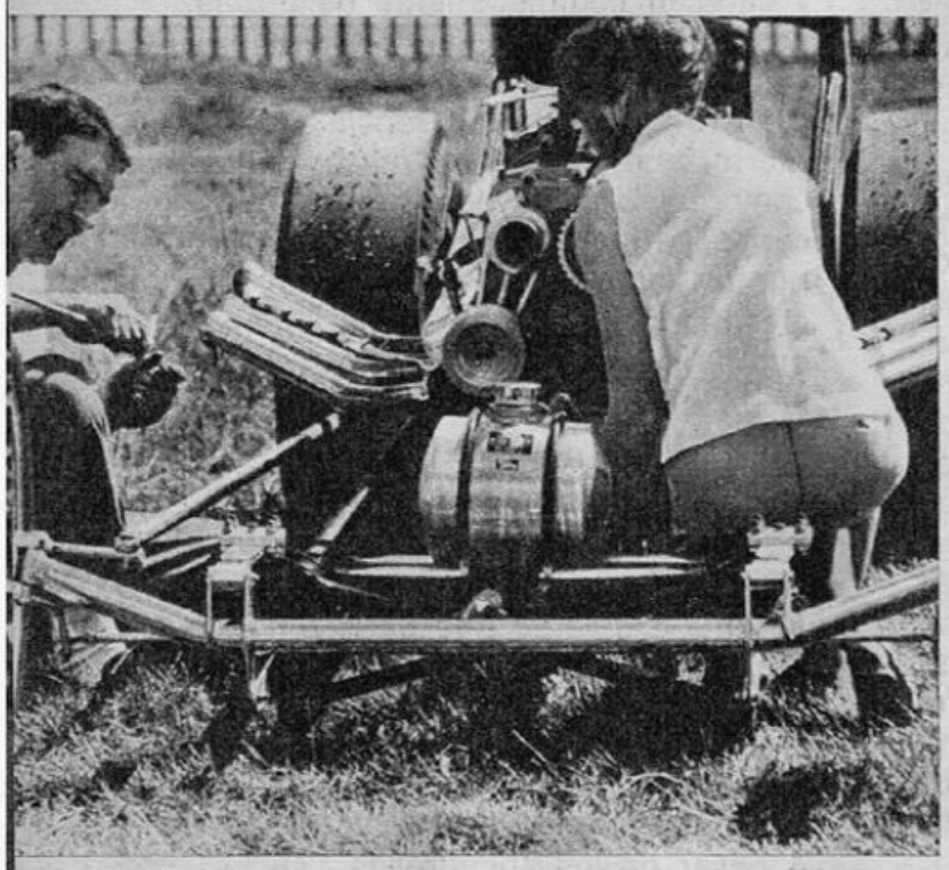
¡HALA!... CON LAS BESTIAS



No uno, sino dos motores. En este caso, Buick sin compresor.



La puesta a punto exige mucho dinero e impresionante minuciosidad. Los "casi" no alcanzan cuando se trata de ganar centésimas de segundo.



Bujías, presión de gomas, todo es fundamental.

los enormes motores sobrealimentados generan tantos HP que, si el conductor no sabe dosificar sabiamente el acelerador, todo se irá en patinadas sin control y muchos dólares en cubiertas gastados sin provecho. Y lo que les duele a los participantes en los **drags**, no son los dólares, sino las perdidas fracciones de segundo. En los **drags**, usted no puede equivocarse. Una carrera de circuito le ofrece la oportunidad de hacer un trompo, o de incurrir en una largada defectuosa, y ganar a pesar de ello; pero en un **drag**, si las ruedas patinan un poco por demás, o si patinan muy poco, líe los petates y váyase a casa. Ese día, ya no tiene nada que hacer.

Además —y como ya insinuamos en el párrafo anterior— las ruedas no solamente no deben patinar demasiado, sino que tampoco deben patinar demasiado poco; porque los motores de los **dragsters** están tan intensamente "preparados" que, a pesar de su compresor y su enorme cilindrada, prácticamente no tienen potencia por debajo de las 2.000 r.p.m. El truco, entonces, consiste en hacer patinar las ruedas un poco para que el motor alcance las dos mil vueltas con el embrague normalmente acoplado, antes de que el vehículo se ponga en movimiento. Esta operación requiere extraordinaria fineza de conducción, y es uno de los pocos aspectos en que los **drags** se asemejan a las carreras Grand Prix, por lo menos en lo que se refiere a las largadas de estas últimas.

Sin embargo, si bien estos proyectiles de la clase Fuerza Libre son los que más acaparan la atención de los aficionados, los **drags** no se hacen solamente para ellos. Los reglamentos deportivos norteamericanos admiten, para pruebas de aceleración, una asombrosa cantidad de categorías que van desde las categorías absolutamente standard hasta las recién comentadas zapatillas voladoras. Dentro de ese panorama se les atribuye mucha importancia a las categorías **stock**, que corresponden aproximadamente a nuestro Turismo Modificado. Existe, también, una división "Super-Stock" para los coches más grandes. Exteriormente, parecen completamente normales, salvo los polícromos cartelones de propaganda pintados en todas partes; pero "adentro", la especificación es realmente asombrosa (como lo es todo en el increíble mundo de los **drags** de cuarto de milla).

El motor de un Super-Stock representativo —un Pontiac, por ejemplo— tiene 6,9 litros de cilindrada y genera unos 500 HP con adecuada preparación. Pesa 250 kilos menos que el modelo equivalente standard. Tiene transmisión manual de cuatro velocidades con embrague reforzado. La suspensión está diseñada de modo tal que cuando el coche sale, la cola se asienta para que tengan mayor adherencia las ruedas de atrás). Aclaremos que la tendencia a asentarse de cola existe en cualquier caso y en cualquier automóvil; la suspensión a que hacemos referencia, simplemente acentúa esta proclividad normal).

Los múltiples de escape tienen un contorno suave y amplio y, además, están hechos de aleación de aluminio en lugar de hierro de fundición. Con esta modificación se ahorran 20 kilos, pero los múltiples se derritirían si el motor trabajara más de unos segundos a pleno acelerador... Tiene un solo caño de escape con silenciador, para estar dentro de los reglamentos, pero como los múltiples tienen tapas de uso directo para correr, y estos coches no sirven para otra cosa, el sistema de escape "reglamentario" ¡nunca se usa en la práctica!

En el chasis y la carrocería se han ahorrado también muchos kilos. El bastidor está agujereado por todas partes, y la caja, el embrague y el diferencial tienen carcasas de aluminio. Se usa también chapa de aluminio para importantes elementos de la carrocería: capot, guardabarros, mamparas interiores, hasta paragolpes.

Con un Super-Stock puede hacerse el cuarto de milla en doce segundos y llegar a los metros finales andando a 200 kilómetros por hora. Bastante, ¿no? Acordémonos, siempre, de las tres cuadras, y de que exteriormente el coche parece perfectamente normal...

También hay categorías por cilindrada sin limitación de preparación ni de carrocería. En las categorías "cupé" corren aparatos rarísimos, que parecen los "dragsters" ya comentados, pero con un techito que los habilita para entrar en la categoría de cupés modificadas. Hace algunos años, un preparador montó una carrocería Fiat Topolino en la parte trasera de un chasis **dragster**, y corrió como cupé. En las categorías "semipreparados" está muy de moda la cupé Willys 36-40, con motor V8 más reciente.

En síntesis, que hay un poco de todo para todos, en este mundo fantasmagórico donde, al decir de los ingleses cuando hablan de los norteamericanos: "todo es más grande que en la realidad"... *

https://argentoteca.blogspot.com

Símbolo de seguridad y economía

ES EL AUTOMOVIL ágil en el tránsito y seguro por su inigualable estabilidad y poder de frenaje. De dócil manejo, le permite entrar y salir sin dificultades de cualquier espacio, por reducido que sea.

ES EL AUTOMOVIL grande entre los "chicos". Generoso en su espacio interior, recibe "con sus 4 puertas abiertas" a toda la familia.... y lo que necesiten llevar

PORQUE HACE 'DE TODO'...

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!

CITROËN 2CV

el automóvil inimitable que se adelantó a su tiempo

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!...
...porque todos pueden tener su CITROËN 2 CV!...
el Nuevo **PLAN CONFIANZA**
sin anticipos imposibles y con plazos más largos,
pone el 2 CV en su camino!

Consulte al concesionario de su zona
CITROËN ARGENTINA S.A.
Buenos Aires

ES EL AUTOMOVIL robusto y aguantador para el trabajo y el paseo, que resiste lo que el terreno exija, con su inimitable suspensión. Su tracción delantera le permite "tirar" en el campo, en la montaña, sobre pedregales; haya o no caminos!

ES EL AUTOMOVIL única, cuyo embrague semi-automático le permite detenerlo con un simple golpe de freno, dejándolo en velocidad, y arrancar sólo pisando el acelerador. Su mecánica de lujo ha determinado que sean incontables los veteranos de más de 100.000 Km., que tienen aún el corazón muy joven.

ES EL AUTOMOVIL inmutable ante el frío y el calor. Refrigerado por aire a turbina, jamás recalienta, y arranca en la nieve igual que en el trópico. Para Ud. será igual, pues su aireación es perfecta y su calefacción excelente.

ES EL AUTOMOVIL para todo, porque hace de todo y carga "con todo", por eso, es el automóvil **PARA TODOS!**

https://argentoteca.blogspot.com

URGENTE: ¡Soluciones!

22/III/64: Córdoba y Uruguay. Una patinada en la lluvia y un tren delantero quebrado.

18/V/64: San Isidro. Para que el semáforo siga en pie debieron morir tres personas...

11/V/64: Rivadavia y Lope de Vega. Un chofer herido y un colectivo menos en la línea 9.

1/IX/63: Rivadavia y Lacarra. Un pésimo recuerdo del Día de Todos los Santos.

Prácticamente desde su primer número, PARABRISAS ha combatido la erección de las mal llamadas defensas peatonales. Esos bloques de hierro y cemento, de insólitas proporciones, fueron sembrados en la ciudad —aun en calles de escaso ancho— pese a la suma de voces que señalaban la necesidad de buscar mejores soluciones.

En la capital —a medias por la prédica de PARABRISAS y a medias por las penosas experiencias de innúmeros desastres— se insinuó una pálida corrección, disminuyendo el tamaño de los siniestros "quesos", e iluminándolos un poco mejor, con lo cual las cosas no cambiaron mucho. En un "sorpasso, cualquiera el "queso" estrella a un automovilista. Una mala maniobra de un tercero arroja a un sorprendido conductor contra la defensa. Y así, lo que estaba planeado para supuestos borrachos y ensañados infractores, queda convertido en trampa para todos. Una trampa multiplicada a lo largo de esquinas y esquinas, lista para romper y matar las veinticuatro horas de todos los días de todos los años.

Para peor, el interior se decidió a copiar la técnica. Corregida y mejorada (salvo en Mar del Plata, modelo de solución), la idea adquirió mayores proporciones. En San Isidro puede verse una defensa que no desentonaría en la línea Sigfrido. (Auto estrellado y tres de sus ocupantes muertos.)

Con más o con menos, esas "defensas" pronto estarán en todas las ciudades del país. ¿Será posible?

Creemos que no. Mirando hacia adelante, queremos soluciones, no escándalo. Y pensamos que éste es el momento decisivo: **No debe alzarse uno solo más de los siniestros "quesos". Tienen que ponerse en la calle soluciones razonables, sistemas que protejan a unos sin atentar contra la vida de otros. Tiene que cambiarse el actual sistema, reemplazándolo de modo que se eviten desastres ahora inevitables.**

Esperamos que las autoridades, conmovidas ante la sucesión de desastres originados por los "quesos", reaccionen noblemente rectificando lo que se ha demostrado que está mal.

Se ha dicho alguna vez que el sistema era necesario porque estábamos en un medio especial, en donde la novedad de los semáforos, la mala educación de los conductores y los malos hábitos de todos, exigían medidas especiales durante un tiempo. No estamos de acuerdo con eso. De todos modos, la experiencia es más que suficiente.

Sabemos que funcionarios dignos e inteligentes han estado desde el principio en contra de las desmesuradas defensas. Esta es la hora de que hablen, cerrando una etapa cuya prolongación ya no tiene justificativos posibles.

Hay soluciones para el problema. Deseamos las mejores. Antes que automovilistas somos ciudadanos. Peatones también, buena parte de nuestra vida. Tenemos esposa, hijos, madres y hermanos que también son peatones. No creemos en una guerra de buenos contra malos, como no creemos en que haya que matar a unos para salvar a otros.

Hay soluciones. Estamos dispuestos a proponerlas y a aplaudir a quien las presente. *

https://argentoteca.blogspot.com

Hace ya 2 años

que Ford Motor Argentina lanzó su famosa garantía 12/20 (12 meses ó 20.000 km.) para el Falcon. Hoy esta garantía, no sólo por el período que abarca, sino por la amplitud de su protección, continúa siendo la que otorga al Falcon la ventaja de ser el único vehículo fabricado en el país con el respaldo más amplio para sus compradores.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

Ford 50 años en la Argentina

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS LEGITIMOS DE CARLO 700 Y 600

DE CARLO

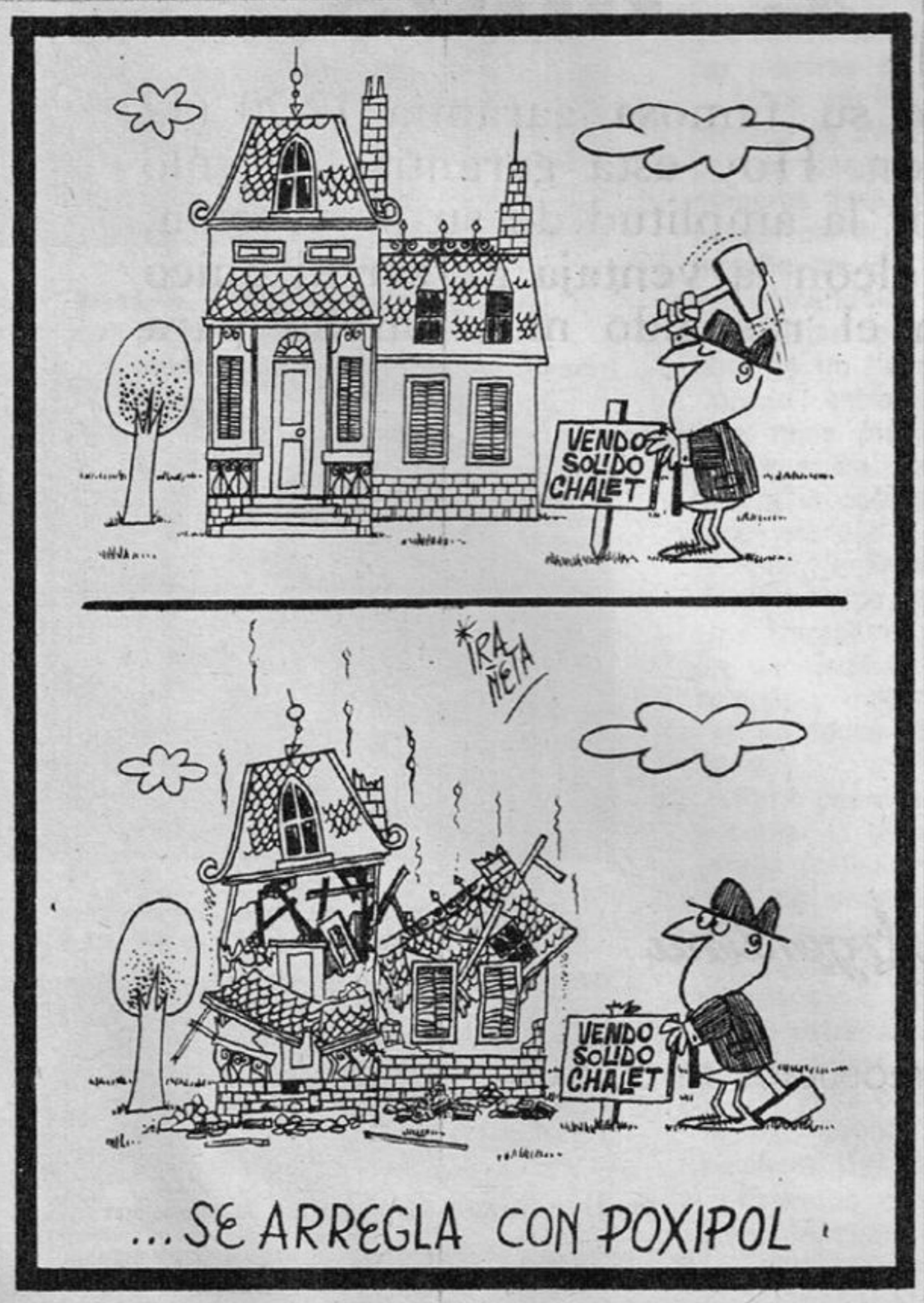
BMW

Precios especiales a comerciantes y corredores Importación directa

Kérix

Roberto Ortiz S. C. P. A.

DIAGONAL 77 - 6 Y 7 - T. E. 26209 - LA PLATA



60° ANIVERSARIO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Sesenta años no son pocos, sobre todo en un país joven como el nuestro. Desde 1904 el Automóvil Club Argentino crece al servicio del usuario, distribuyendo en toda la República su red de estaciones y el alcance de sus importantes servicios sociales.

La República Argentina, como todo país desarrollado automovilísticamente, cuenta con una organización casi nacional, que respalda con su función la actividad del usuario. En nuestro caso, el Automóvil Club Argentino adquiere en su 60° aniversario perfiles de entidad señera... Y hay motivos.

Que la joven industria automotriz argentina florezca en una época que sorprende al A.C.A. en plena madurez evolutiva, significa que la motorización nacional se puede recostar cómodamente contra una estructura útil, hábil y experta, capaz —por otra parte— de respaldarla y abastecerla en sus necesidades inmediatas.

La aparición del automóvil en nuestras calles se adelantó poco tiempo al nacimiento del A.C.A. Y eso habla elogiosamente de la inquietud visionaria de sus fundadores, quienes, con la creación del ente, adelantaron la posibilidad concretada de convertirnos en un fecundo mercado productor y consumidor.

La actividad del A.C.A. no solo se refiere a la periódica atención mecánica de automotores pertenecientes a sus asociados, sino que, por el contrario, abarca dimensiones mucho más generosas. Así es como con los años ha proporcionado a sus socios servicios médicos asistenciales, seguros, departamentos jurídicos, campamentos y hoteles a todo lo largo del país, etc.

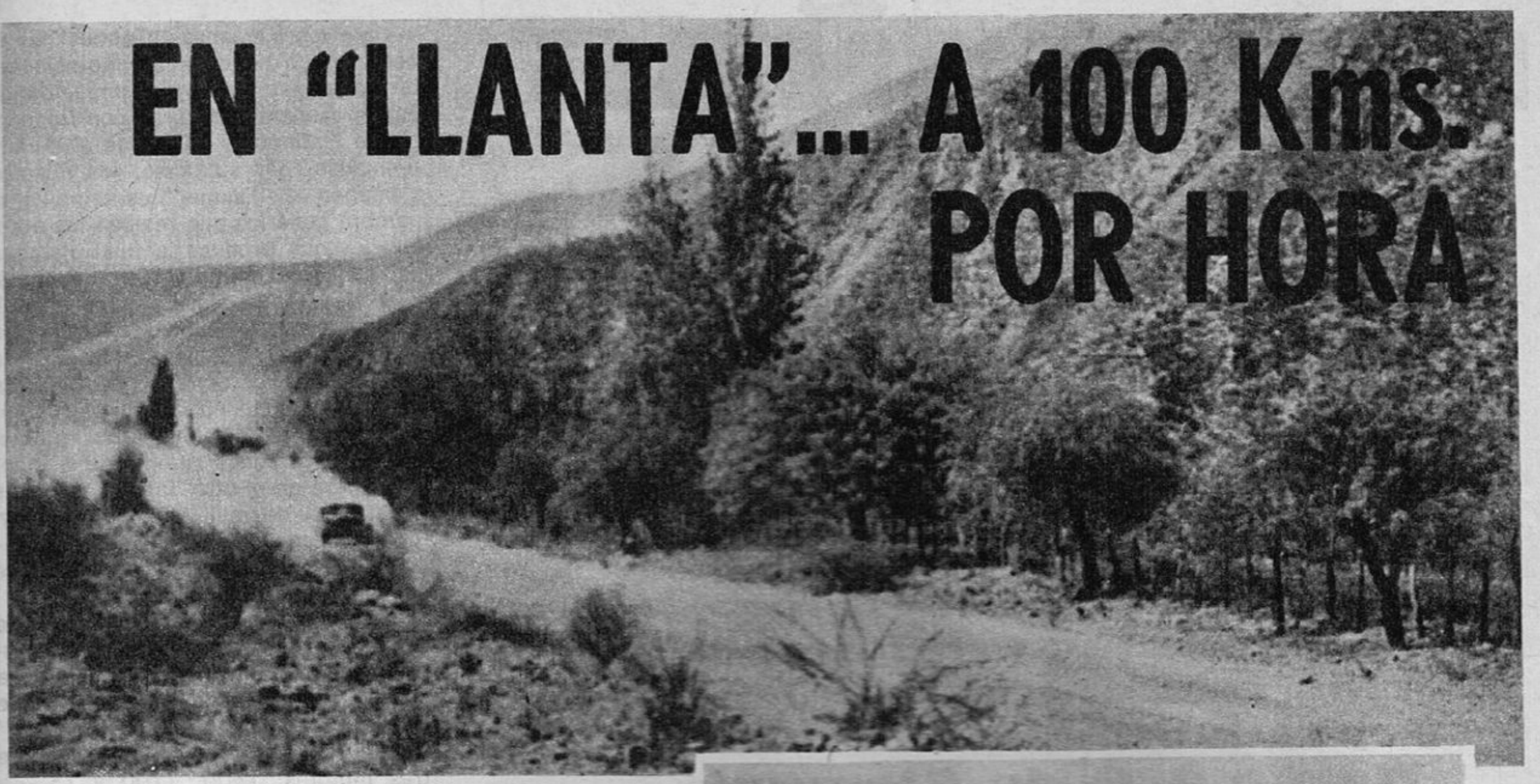
Por su parte, hablan de la importancia de la gestión útil, la trascendencia institucional y deportiva del A.C.A. en los círculos autorizados de todo el mundo.

El 60° aniversario del Automóvil Club Argentino sorprende a la entidad en plena superación de sus planes.

Le deseamos éxito. Aún más éxito... *

https://argentoteca.blogspot.com

EN "LLANTA"... A 100 Kms. POR HORA



Un irrefutable testimonio de calidad y fortaleza, avalado por las palabras de un experto: Julio César Castellani.

Y este testimonio muestra cual es la resistencia de llantas y ruedas PROTTO, que pueden impulsar un coche durante tantos kilómetros, sin cubiertas.

Así, a prueba de cualquier esfuerzo y de todo trato son llantas y ruedas PROTTO.

CASTELLANI hnos. S.A.C.I.F.
SIGNO DE ADMIRACION EN MENDOZA

JOSE V. ZAPATA 256
MENDOZA

Mendoza, 2 de Mayo de 1964.-

Sres.
S.A. PROTTO HNOS.
BUENOS AIRES
- - - - - - - - -

De mi consideración:

Me es grato dirigirme a Ud.a los efectos de expresarles mis felicitaciones, por vuestra fabricación de ruedas para coche Auto Unión, que tal vez de no haber usado vuestras llantas, no hubiera sido posible mi llegada a feliz término, en el último Gran Premio Standard

Como es de vuestro conocimiento, por las ruedas que les remití, para que observaran y analizaran el estado en que quedaron al finalizar la 5° etapa en la provincia de Córdoba.-

Al respecto les haré una breve reseña de lo acontecido en el tramo corrido en Mi Cuadrado, localidad de Córdoba, a consecuencia de haber reventado dos neumáticos tuve que recorrer en "llanta" 20 Kms.a una velocidad de 40 a 50 Kms.p/hora, en camino de montaña y al llegar a camino de asfalto llegaba aproximadamente a los 100 Kms.p/hora; velocidad que mantuve hasta quedarme con las cuatro ruedas en llanta, momento en que tuve que detenerme, a esperar auxilio, ya que me era imposible avanzar, por motivo de que el chasis tocaba en el suelo; pero pese a todo logré clasificarme en el puesto 3° en la etapa y mantener el 3° puesto en la general.-

Sin otro particular, agradecido de vuestra atención, hago propicia la oportunidad, para saludarles con mi mayor estima.-

S. S. S.

LLANTAS Y RUEDAS
Fabricadas y garantizaaas por

S. A. Protto Hnos.

PERU 596 - BUENOS AIRES - T. E. 33-1593 al 1599

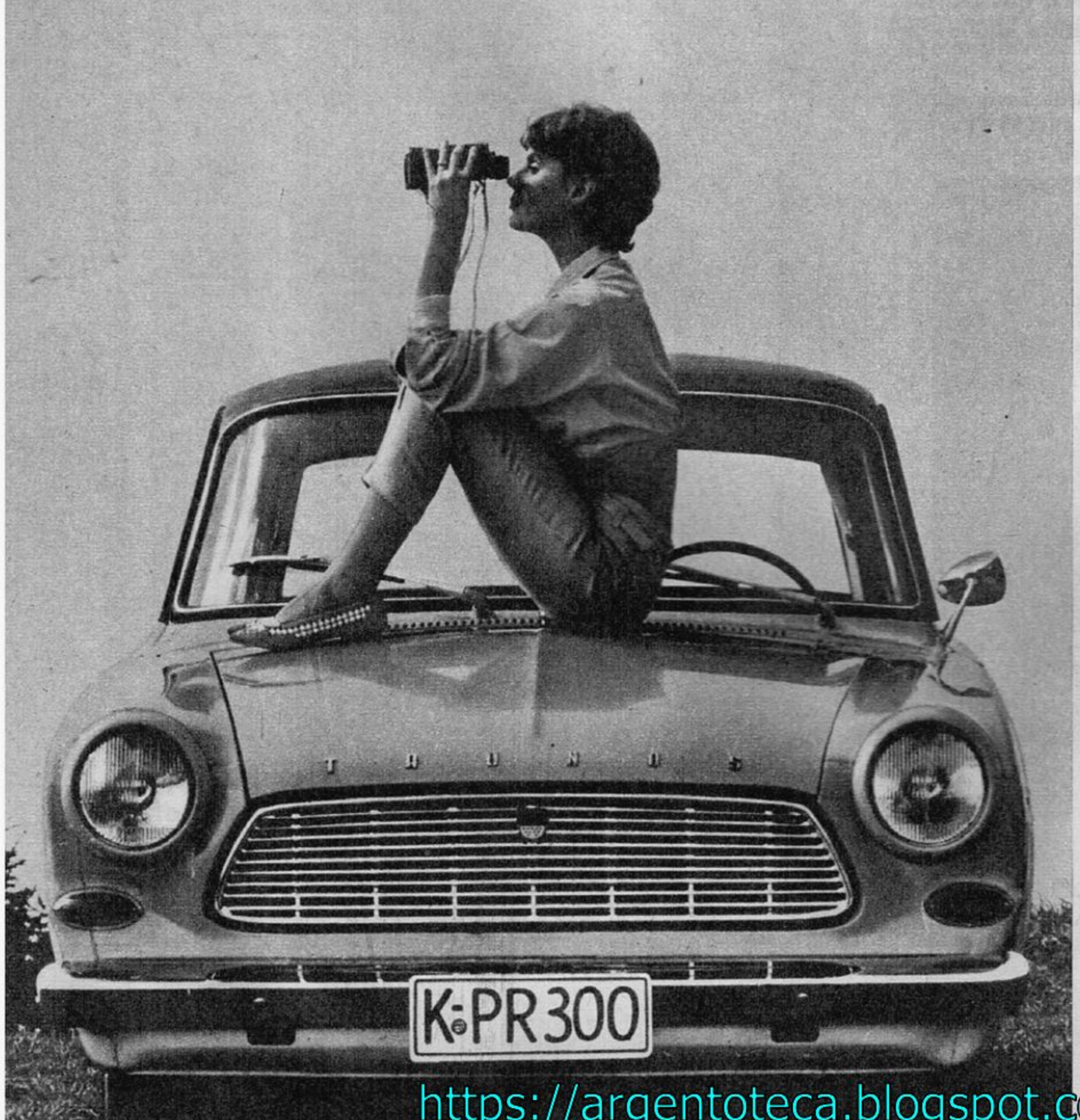
https://argentoteca.blogspot.com

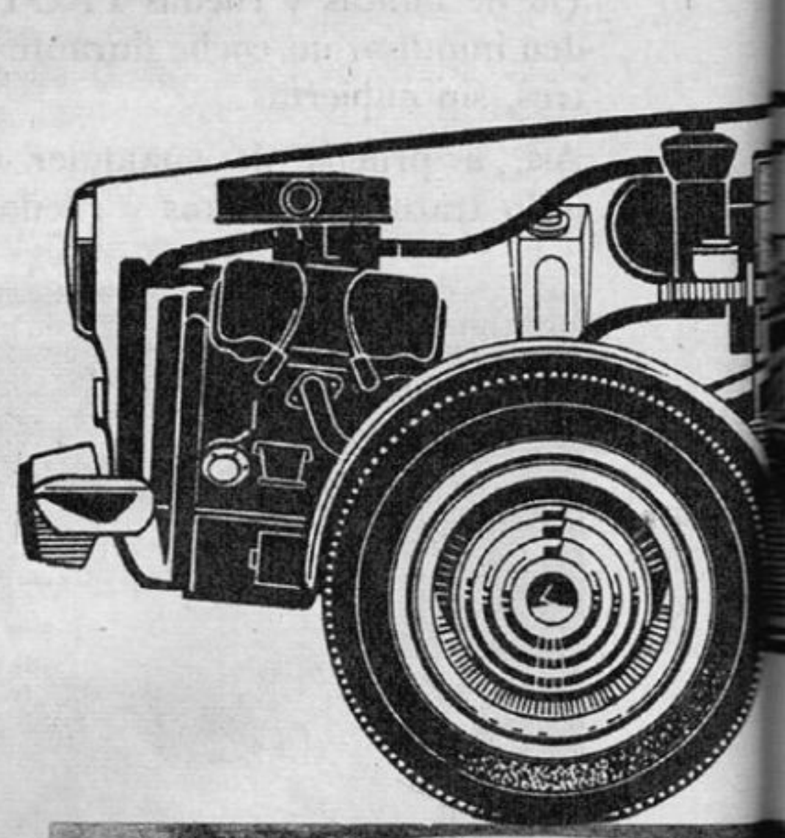
MONTAÑAS SOMBRIAS, AUTOS ALEGRES

Donde bailan oscuros nibelungos, regordetas alemanas hacen fulminantes rebajes con los modernos y ágiles productos de la Ford-Werke A. G. de Alemania. Ya conocemos la «bombonera», veamos ahora sus hermanitos

Para los alemanes, "Taunus" es el nombre que tienen unas impresionantes montañas, frías y oscuras, donde Júpiter Tonante descarga con frecuencia su malhumor. Para todo el mundo —incluso, por supuesto, los mismos alemanes— "Taunus" es también el nombre genérico que reciben los automóviles que produce la filial alemana del consorcio mundial Ford. Automóviles alegres, de suaves colores pastel, algunos ágiles y deportivos, otros más hechos al cotidiano llevar y traer, pero ninguno de ellos tiene ni por asomo la vagneriana cualidad de su patronímico. Alucinantes nibelungos bailarán sobre las escarpadas laderas de la montaña, pero en el otro Taunus, esbeltas **hausfrauen** de mejillas en flor hacen rebajes a segunda permutando relámpagos desgarrantes por el chillido de sus exasperadas 5.90 por 13.

Los Taunus más grandes son los de la serie "17M"; conocidos entre nosotros, su línea redonda y voluptuosa parece más inspirada por Suchard que por Pininfarina. Las "bomboneras" vienen con la opción a cualquiera de tres motores: 1500, 1700 y TS.





https://argentoteca.blogspot.com

El 1500 es la versión económica, para el dueño que cuenta sus **pfennings** con avidez; 60 HP SAE (55 DIN) a 4.250 rpm, y cuatro cilindros de 82 x 70,9 mm, 1.498 c.c.

La virtud entre extremos está dada por el 1700. . Esta versión es la preferida en nuestro país, y en sus cuatro cilindros de 84 x 76,6 mm se alojan 72 caballos SAE-65 DIN.

Para ir un poquito más ligero, el TE; 85,5 x 76,6 mm, 1.758 c.c., 83 HP SAE y 75 DIN. Tiene un carburador Solex 32 DIDTA de dos bocas, de apertura progresiva. La boca normal funciona continuamente, y cuando el conductor recuerda el noticiario que vio la semana pasada, de Jim Clark ganando alguna carrera, y aprieta fuertemente el pedal del acelerador, abre la segunda boca y entonces el coche adquiere su máxima aceleración.

Estos tres coches tienen las mismas opciones de transmisión; caja de tres o alternativamente cuatro marchas y tres elecciones de demultiplicación final, vale decir, 3,27, 3,56 ó 3,89 a 1. Con la 3,27 a 1 y el motor 1500, el peligro de arrastrar gomas en la partida no debe ser muy grande.

EX CARDENAL

Alguien dijo que en vez de un manual iba a tener una encíclica en la gaveta. Iba a producirse en EE.UU. bajo el nombre Cardinal, pero a último momento, los cerebros mercantiles de Ford —doloridos aún después del golpe del Edsel— resolvieron no iniciar la producción programada y enviar todo el "paquete" fabril —planos, matrices, equipos, etc.— a Alemania.

Ahí vio por fin la luz el motorcito de cuatro cilindros en V, con su curioso árbol compensador de vibraciones, que caracteriza el primer coche Ford jamás construido con tracción delantera. Heredó el sello "12M" de un anterior Taunus con cuatro cilindros verticales y válvulas al costado; pero el nuevo es distinto.

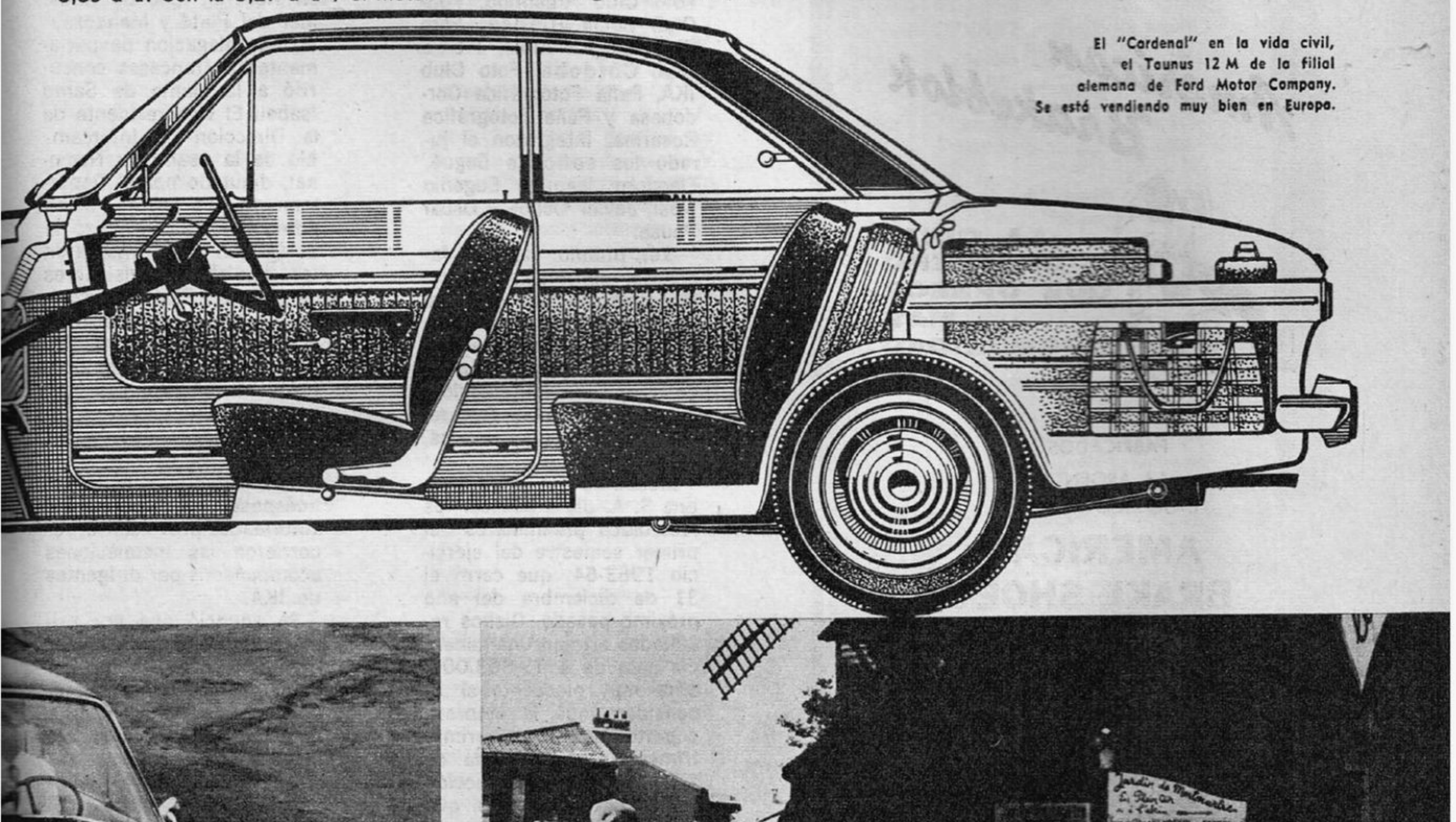
Ahora hay también tres opciones en la línea 12M. El Standard es el primero de todos, es decir, el purpurado original sin mayores retoques. Cuatro cilindros de 80 x 58,86 mm y 1.183 c.c., con 50 HP-SAE (40 DIN).

¿Más caballos de vapor? El 12 M 1500 tiene 57 HP-SAE (50 DIN) con cilindros que totalizan 1.498 c.c., 90,3 por 58,86 mm. Y la variante **piú spinta** es la TS, 62 HP SAE, 55 DIN, 135 kilómetro por hora según Ford.

En este caso tenemos también opciones de relaciones finales para el Standard solamente, que puede tener 3,78 ó 4,125 a 1. Las otras dos versiones tienen como norma una relación 3,56 a 1.

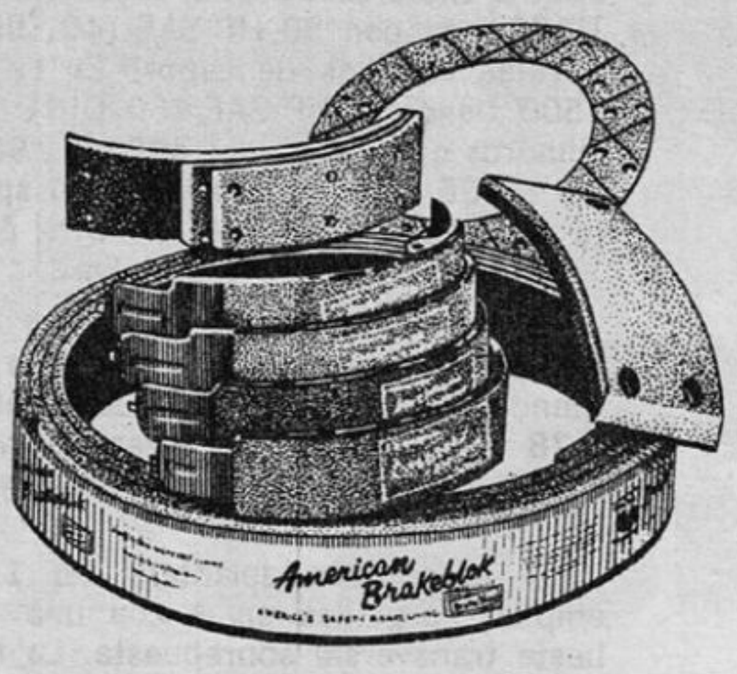
La suspensión delantera del 12M emplea horquillas en A con una ballesta transversal sobrepuesta. La trasera es convencional, con ballesta. En cambio, la serie 17M tiene la misma suspensión trasera, pero emplea espirales adelante.

Un modelo nuevo en la serie 12M es la cupé, con estilización más deportiva que el sedan, aunque las performances son aproximadamente las mismas. Es el tipo de auto que los alemanes prósperos compran para su señora. O no. *



El "Cardenal" en la vida civil, el Taunus 12 M de la filial alemana de Ford Motor Company. Se está vendiendo muy bien en Europa.

https://argentoteca.blogspot.com



CINTAS
PARA FRENOS
Y
FORROS DE
EMBRAGUE

American Brakeblok

LA CINTA
DE FRENO
QUE OFRECE
MAS
SEGURIDAD

FABRICADOS EN
LA ARGENTINA
BAJO LICENCIA DE LA

AMERICAN
BRAKE SHOE co.

NEW YORK, N.Y. U.S.A.
POR

FRENIA S.A.

DISTRIBUIDORES:

CASA STEWART S. A.
CIRA S. A.
DE ANGELIS S. A.
WILL L. SMITH S. A.

NOTICIERO ARGENTINO

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A. — Fue inaugurado el Tercer Salón Anual de Fotografía, organizado por el Foto Club IKA, en los salones del Foto Club Buenos Aires, Avenida de Mayo 1370. El Foto Club IKA despliega intensa actividad entre el personal de Industrias Kaiser Argentina y en su certamen anual invita a participar a las entidades más representativas del país.

Los trabajos premiados fueron seleccionados entre 118 fotografías en blanco y negro y color, presentadas por aficionados de 7 clubes: Foto Club Argentino, Foto Club Bahía Blanca, Foto Club Buenos Aires, Foto Club Córdoba, Foto Club IKA, Peña Fotográfica Cordobesa y Peña Fotográfica Rosarina. Integraron el jurado los señores Begué, Eleodoro Joaquín, Eugenio Nöel, Javier Ochoa y Oscar Pousa.

1er. premio: Fantasía Japonesa, de Jorge S. Picot; mención: Lucha cotidiana, de Abraham Walk, y Risa y Dolor, de Jorge S. Picot; 1er. premio color: Verónica, de Francisco Vera; mención: Cristal, de Samuel Dukarevich, y Cubismo y Cristales, de G. Perazzolo.

– Industrias Kaiser Argentina S. A. dio a conocer los resultados preliminares del primer semestre del ejercicio 1963-64, que cerró el 31 de diciembre del año próximo pasado. Dichos resultados arrojan una ganancia neta de $ 13.363.006, cifra muy elocuente si se considera que la empresa soportó, durante el primer trimestre, una pérdida de $ 166.943.745. La reacción del segundo trimestre, que rindió ganancias netas por valor de $ 180.306.751, se obtuvo mediante un aumento del 50 % en el promedio mensual de facturación.

Durante el primer trimestre operóse el período de transición que significó la preparación y lanzamiento de los Rambler y del Renault 4L. Las ventas netas ascendieron en el primer trimestre a $ 2.961 millones y a $ 4.645 millones en el segundo trimestre. Total de lo vendido en el semestre: $ 7.606 millones.

— Presentada por el Museo de Artes Contemporáneas de Santiago de Chile, con el auspicio de la Embajada Argentina, la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Chile y el Ministerio de Relaciones Exteriores de nuestro país, fue abierta al público la exposición del V Salón IKA, que fue inaugurada en Córdoba en setiembre de 1963 y exhibida, posteriormente, en Rosario, Buenos Aires, Mar del Plata y Mendoza.

– Una delegación de parlamentarios franceses concurrió a la planta de Santa Isabel. El vicepresidente de la Dirección de Intercambio de la Asamblea Nacional, diputado por el Departamento del Sena, señor Edmond Pezé, encabezó la delegación que integraron los siguientes legisladores de Francia: Pierre Bourdelles, Fernand Berthonin, François Grussenmeyer, Gabriel Kasperin y el administrador de la Asamblea General, en calidad de secretario de la misión, señor Jean Paul Bizentini.

Los visitantes, que fueron huéspedes oficiales de las autoridades provinciales, recorrieron las instalaciones acompañados por dirigentes de IKA.

– Se anunció que por primera vez Industrias Kaiser Argentina ha fletado un tren de carga especial que transportará materias primas a la Planta Santa Isabel desde la Capital Federal. Se trata de un convoy compuesto por 25 vagones, del Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre, con 251 fardos de chapa de acero, 223 bultos de acero en lingotes y 6 cajones con diversas materias primas. El peso total de la carga representa 1.030 toneladas métricas y su valor es de 60 millones de pesos. Las materias primas serán em-

https://argentoteca.blogspot.com

pleadas en la fabricación de los 18 modelos de vehículos que produce IKA y, también, en la fabricación de productos para terceros, especialmente en materia de forja y ejes traseros y transmisiones.

– Con destino a Brasil partió la I Caravana IKA de empleados de la empresa que viajan con sus familiares en misión de confraternidad americana. Forman la caravana dos equipos de 14 automóviles —Estanciera, Jeep, Renault y Rambler— y dos coches más que se incorporaron a su paso por Santa Fe, en representación de los concesionarios IKA de dicha ciudad.

CHRYSLER ARGENTINA S. A. y FEVRE & BASSET LTD. S. A. — Asumió el cargo de gerente de suministros en la planta industrial de San Justo el Sr. Clarence Roberte Britton. Anunció este nombramiento el Sr. Fred Luss, director-gerente general. El Sr. Clarence Roberte Britton llega avalado por una activa experiencia: ocupó idénticas funciones en la fábrica automotriz de Chrysler en Caracas, Venezuela; y cargos ejecutivos en suministros y control de producción en Detroit, Estados Unidos. Ingresó en la empresa Chrysler al completar sus estudios en la Universidad de Notre Dame.

– El Dr. Robert C. Mitchell sucedió al Sr. J. Russel Longon en la presidencia de Chrysler International S.A., con sede en Ginebra, Suiza. Por su parte, el Sr. Longon pasó a ejercer la presidencia de Chrysler Leasing Corporation, fundada en Detroit en 1962.

– Ochocientas cincuenta personas, entre directores, gerentes y socios, concurrieron, en representación de los doscientos veinte concesionarios de todo el país, a la III Convención de Concesionarios de Fevre & Basset Ltda. S.A. y Chrysler Argentina S.A. En su visita al complejo industrial de San Justo, presenciaron la fabricación y salida del Valiant III de la planta de montaje y asistieron a la producción del motor Chrysler "RG Slant Six" de que está dotado el Valiant III, hecho enteramente con materiales argentinos. Dieron la bienvenida a los integrantes de la convención los Sres. Luis J. Fevre, presidente de Fevre & Basset; Jorge E. Topping, presidente de Chrysler Argentina y vicepresidente de la empresa precitada; Fred Luss, director-gerente general de ambas empresas; John F. Dilley, gerente general de ventas de Fevre & Basset, y Armando Strada, gerente administrativo de Fevre & Basset. Posteriormente, se les ofreció una recepción en el Hotel Internacional de Ezeiza, oportunidad en que los Sres. John F. Dilley y Richard Halbach, ingenieros de la planta, Juan Lambert, gerente de promoción y organización de concesionarios, y Douglas Bockett-Pugh, gerente de propaganda y promoción, les dirigieron la palabra para referirse a las características del Valiant III.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A. — Esta empresa viene patrocinando desde 1963 una serie de demostraciones sobre los últimos adelantos en las disciplinas de la ciencia y de la ingeniería, denominadas Visión del Progreso.

Trescientas treinta y dos representaciones ha cumplido ya y su audiencia alcanzó a setenta y cinco mil espectadores en los siguientes medios: universidades, institutos de las fuerzas armadas, colegios nacionales, normales, técnicos, centros culturales, asociaciones de

CAMERA

ASEGURESE HOY SIN CUOTA DE INGRESO

Hasta el 15 de Septiembre de 1964 puede Ud. cubrir su vida y amparar a los suyos en

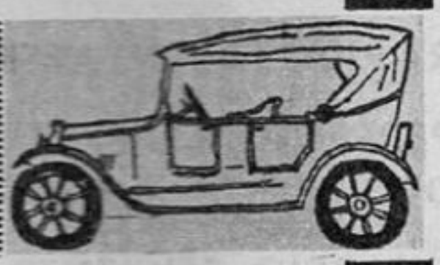
COOPERACION ARGENTINA

sociedad cooperativa de seguros ltda.
Inscripto bajo el Nº 307 en
la Superintendencia de Seguros de la Nación.

CAPITALES	PRIMA ANUAL
50.000.-	750.-
100.000.-	1.500.-
200.000.-	3.000.-
300.000.-	4.500.-
500.000.-	7.500.-

NO responde a deudas
NO paga impuestos
LO cobra únicamente el beneficiario
aun no siendo heredero
Puede cambiar beneficiario en
cualquier momento.

Escriba a CORRIENTES 712
piso 2º o llame
al 49-5244 y será atendido
de inmediato.
No olvide.
COOPERACION ARGENTINA
le resolverá su problema
de previsión.



RAMA AUTOMOVILES:

Cubrimos R. C. - ROBO y DAÑOS A TERCEROS.
Solicite sin compromiso, el importe del Seguro de su coche. También cubrimos su automóvil durante las vacaciones.

CORRIENTES 712, Piso 2º -
T. E. 45-5805/6 - CAPITAL FEDERAL
Sírvanse enviarme folletos
Nombre .....
Profesión .....
Edad ..... Dirección .....
Local. ..... T. E. .....

ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

COOPERACION ARGENTINA

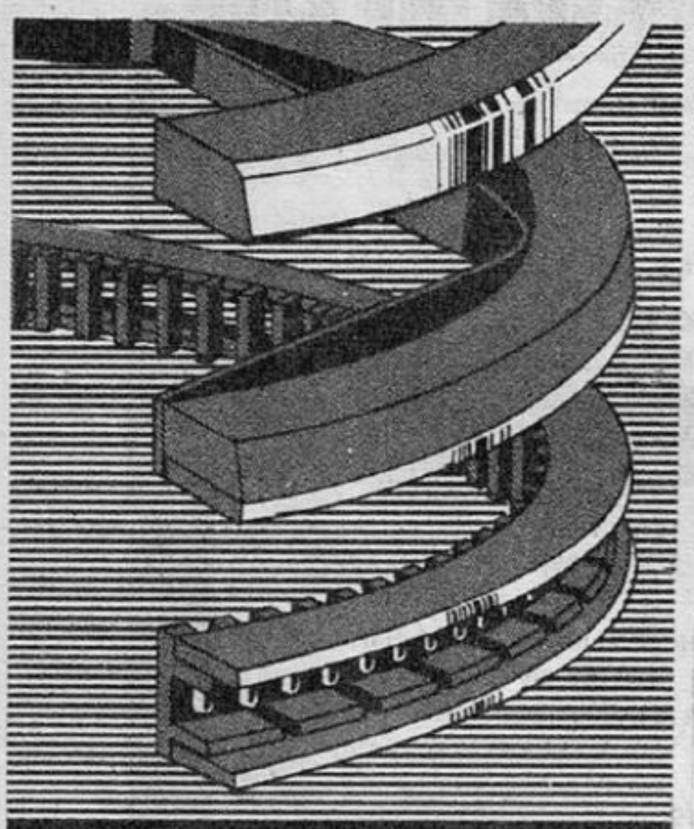
https://argentoteca.blogspot.com

AROS PARA PISTON

en juegos ARMONIZADOS

RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY CORPORATION INC. DE U.S.A.



Hechos para trabajar juntos - y no para ajustarse al cilindro solamente

Combinados técnicamente para obtener:

RAPIDO ASENTAMIENTO

PERFECTO CONTROL DEL ACEITE

SERVICIO EFICIENTE POR MAS TIEMPO

...y además RAMCO ...es RAMCO!

El proceso de fabricación incluyendo CROMADO y PRE - ASENTADO se efectúa en la planta de "Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. en Ferreyra, Córdoba.

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

NOTICIERO ARGENTINO

fomento, centros ajedrecísticos, exposiciones rurales. En las ciudades del interior, las exhibiciones fueron organizadas a través de la red de concesionarios.

– La máquina plegadora de metales más grande que se haya fabricado en Sudamérica fue instalada en la planta de estampado de carrocerías en el complejo industrial de San Martín, Buenos Aires. La máquina plegadora, tipo Cincinati, de 400 toneladas de presión, 40 toneladas de peso y con una mesa de 6 metros de largo, ya está en funcionamiento y es empleada en la fabricación de las carrocerías de las marcas Chevrolet y Bedford.

– El ingeniero E. C. Beltrami, gerente de Diesel de General Motors Argentina, emprendió un viaje a los Estados Unidos con el propósito de difundir en ese país los adelantos obtenidos en la fabricación de los motores diesel Bedford. El viaje del Ing. Beltrami coincidió con la inauguración de la Feria Mundial de Nueva York, en cuya exhibición General Motors incluyó su producción argentina.

FORD MOTOR ARGENTINA S.A. — Comenzó un nuevo programa, de seis meses de duración, en el Programa de becados rentados de los dos últimos años de distintas especialidades universitarias. Hasta el momento son 47 los estudiantes que se han beneficiado con esta institución de Ford Motor Argentina; de los cuales 9 se han incorporado definitivamente a la empresa. Las carreras a que pertenecen los becarios son: ingeniería industrial, 16 estudiantes; ingeniería mecánica, 13; licenciados en administración de empresas, 8; ingeniería electromecánica, 4; licenciados en economía, 4, e ingeniería química, 2.

– Ford Motor Argentina viene desarrollando un amplio programa de apoyo a la comunidad y fomentando la colaboración cívica de sus empleados en actividades que resulten de positivo beneficio para la colectividad. La zona de General Pacheco ha recibido gratuitamente grandes cantidades de madera y de materiales para escuelas, hospitales y construcciones de bien público. La empresa otorga becas, dicta cursos de especialización y dona vehículos con fines altruistas.

– El presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Dr. Facundo Suárez, acompañado por sus asesores Sres. César Ovejero, Héctor Fiorioli. Héctor Moroni, Jorge Bernard y Emilio Amestoy, realizó una visita a la planta Ford. Dieron la bienvenida a los representantes oficiales, el presidente de la firma, Sr. Douglas B. Kitterman, el Dr. Luis P. O'Farrell, director, el Dr. J. Navarro Monzó, gerente general de relaciones públicas, el Sr. Lorenzo A. Blanco, gerente adscripto a la presidencia, y el Dr. F. Fernández Escalante, gerente de comunicaciones públicas.

SHELL COMPAÑIA ARGENTINA DE PETRÓLEO S. A. — Más de 400.000 personas presenciaron, en 1963, las películas de Shell, que fueron exhibidas 3.615 veces, en establecimientos e institutos educativos del país y otras instituciones de diversa índole que se han interesado en la cinemateca de Shell.

Las visitas guiadas por personal técnico de la empresa a la refinería de Dock Sur. dedicadas en su mayoría a estudiantes, profesores y técnicos, totalizaron 1.875 personas. También se continuó con la habitual entrega de folletos, mapas, circulares técnicas, estadísticas e ilustraciones, en sus oficinas centrales de Avda. Pte. R. Sáenz Peña 788.

CIFARA. — La Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines ha constituido su nueva comisión directiva. Presidente: Sr. Salvador Todaro; vice 1°: Sr. Guido Noseda; vice 2°: Sr. Mario Baudou; secretario: Sr. Antonio Ortega; prosecretario: Sr. José Fúster; tesorero: Sr. Juan Giacosa; protesorero: Sr. Adolfo Spitalnick, y vocal titular 1°: Ing. Julio Broner. Vocales titulares: ingenieros Gaudencio Candiago y Eduardo Piperno; Dr. Juan D. Pereira, y señores: Elías Dubilet, Miguel Kiss, Ernesto Pampanini, Herminio Rizzo, Beltrán Vorchheimer y Amero Rusconi. Vocales suplentes: señores Heriberto Allan, Francisco F. Soto, Enrique Linares, Rómulo Oliveri y Angel Pagliano. Revisores de cuentas: señores Américo Falorni y Antonio M. González. Revisores de cuentas suplentes: señores Segundo Ferrero y Hugo Ilari.

IAFA (Industriales Argentinos Fabricantes Automotores) bajo licencia Peugeot S.A.I.C.F. — En el Desfile de la Elegancia Automovilística organizado por el Cantegril Country Club, en Punta del Este, República Oriental del Uruguay, en el que participaron diversas marcas fabricadas en la Argentina, correspondió el primer premio a la Rural Peugeot 404, conducida por la Sra. Nancy Coppa Oliver. I.A.F.A. estuvo representada en el certamen por un Peugeot 403 y una Rural Peugeot 404; intervinieron, además, dos Cabriolet 404 de procedencia francesa.

https://argentoteca.blogspot.com

– Por LR6 Radio Mitre se difunde a las 22, de lunes a viernes, el programa "Estereofonía Peugeot en Radio", auspiciado por Distribuidores Automóviles Peugeot Argentina S.A. (D.A.P. A.S.A.) y conducido por Adolfo Salinas. El programa presenta grabaciones exclusivas de seleccionadas obras musicales clásicas y populares.

– En una circular dirigida a su red de concesionarios, la empresa I.A.F.A. S. A.-Peugeot contestó, con la firma "comité de dirección general", a los conceptos que, vertidos por televisión y publicados como solicitada en el diario Clarín, considera lesivos. Sostiene la declaración —textualmente— que 1) El 13 de enero de 1960, el entonces diputado Rodríguez Araya denuncia que, con la influencia del Sr. Douglas Norman, director del Banco Central, I.A.F.A. importaría 5.000 automóviles para vender en plaza amparada por las normas de la industria automotriz, y se retiraría hecho su negocio. El Sr. Douglas Norman nada tenía que ver con I.A.F.A. no habiendo pertenecido nunca a esta empresa; 2) Es de la misma manera falsa la acusación que pretende atribuir a I.A.F.A. un contrabando. La situación conocida de la desaparición del despachante de I.A.F.A., dio lugar a los sumarios respectivos, de los que surge: que en el orden penal se encuentran procesados el citado despachante y dos funcionarios aduaneros, no habiendo mérito para el proceso de persona alguna de la empresa; 3) que en el orden fiscal, habiéndose verificado que el despachante realizara despachos, omitiendo el pago de las sumas que a tal efecto le entregó I.A.F.A., la empresa asumió la responsabilidad de pagar los recargos, a pesar de haber ya entregado, en su momento, los fondos de las sumas resultantes, reconociéndolas y abonándolas conforme a las normas generales vigentes, con lo que la situación aduanero-fiscal ha quedado totalmente regularizada; 4) que es completamente inexacto también que I.A.F.A. haya sido ejecutada o tenga pendiente multa alguna a abonar, como que de alguna manera se haya dictado el decreto 1339 para favorecer su situación, cuando por el contrario éste surgió de la necesidad de contemplar la realidad de cientos de firmas importadoras de plaza, deudoras de recargos aduaneros, que en consecuencia han tenido la oportunidad de normalizar su situación; 5) El Dr. Perette, entonces vicepresidente electo de la Nación, nos honró con su visita del 27 de setiembre de 1963, que respondió a una espontánea invitación destinada a que las futuras autoridades tomaran conocimiento por su intermedio del auténtico esfuerzo nacional realizado por I.A.F.A. en menos de tres años. La única relación que nos une con el Dr. Perette y con todas las autoridades de la Nación —sostiene en su parte final la declaración de I.A.F.A.—, es la de hacerles conocer con la fuerza incoercible de los hechos, y con la objetividad del que sólo trabaja sin descanso, la realidad de esta verdadera industria argentina, cuya imagen se trata sistemáticamente de deteriorar apelando a todos y cualesquiera medios posibles –y concluye: –El permanente ataque a nuestra empresa ha sido siempre desvirtuado por los hechos, el nuevo embate encuentra a I.A.F.A en pleno despacho e instalación de sus extraordinarias máquinas Transfer, consolidando así el único complejo automotriz argentino que constituye lo más avanzado dentro de la técnica mundial.

SU MOTOR DURA MAS CON

CARTUCHOS FRAM LEGITIMOS

Filtronic

FRAM
es equipo original
en más de
400
marcas de motores
americanos y europeos.

PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE

FABRICADOS CON PAPEL ESPECIAL IMPORTADO DE LOS EE. UU. DE A.

BAJO LICENCIA DE
FRAM CORPORATION de PROVIDENCE R.I., U.S.A.
por
FRAM ARGENTINA, S.A.
PARABRISAS ⊙ 69

https://argentoteca.blogspot.com

PARABRISAS RASTREA CIUDADES

SAN PABLO

(Agárrese como pueda)

San Pablo crece hacia arriba, en una maravilla arquitectónica de audacia fabulosa. Abajo es otra cosa: luz escasa, veredas feas, tránsito loco.

Primer problema: estacionamiento. Hay unos pocos garajes verticales. Mucho cartel: "Prohibido estacionar - Sujeto a grúa". Y muchos autos allí mismo. ("Es más barata la grúa que el estacionamiento", nos decía un descreído.) Se estaciona en las veredas, en cantidades impresionantes.

La mano única no parece haber llegado a casi ninguna parte. Calles muy estrechas tienen doble estacionamiento, a veces con una tercera andana y doble mano. Resultado: a treinta cuadras del centro se conduce a paso de hombre.

Vaya usted adonde vaya, siempre tiene una fila de autos que le pisa los talones, autos que se le vienen de frente y más autos atacando por ambos flancos. Circular en San Pablo es como caminar por Florida; se cruza entre muchos, se sale de la mano, se adelanta por donde se puede.

Los semáforos no están sincronizados y los hay de todo tipo: verticales, horizontales, en forma de triángulo, accionados a mano, y aun simples carteles de "Pare-Avance" que el policía mueve a gusto y paladar.

Los viaductos y túneles aligeran algo el tránsito, pero no están bien solucionados, sobre todo en aspecto higiénico-estético. (Problema de ciudad en crecimiento, seguramente, ya que San Pablo es el mayor fenómeno mundial en cuanto a desarrollo de ciudades).

Las sendas peatonales casi no existen, y la gente cruza con luz roja y la mayor impunidad y por donde quiere. La policía de tránsito es más de represión que otra cosa. Que se sepa, no hay estudios ni planes. Al ritmo actual, en poco tiempo, San Pablo puede ser ciudad paralizada.

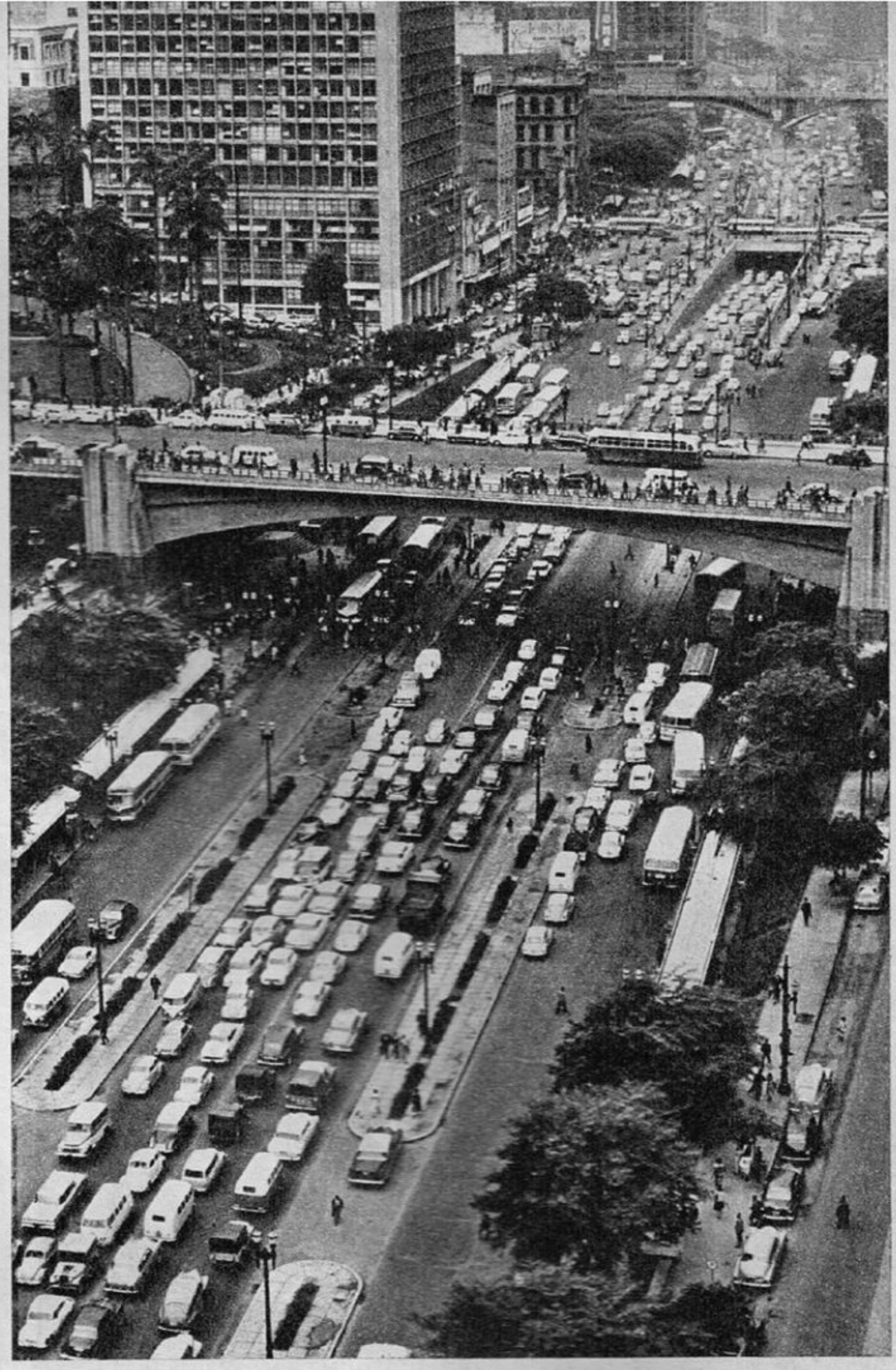
En San Pablo hay tranvías —y muy grandes— y ómnibus al estilo porteño: paran donde les cuadra, y casi siempre lejos de donde deben. En Buenos Aires no estamos muy bien que digamos. Pero al lado de San Pablo, nuestra ciudad es un tímido, tranquilo y pacífico pueblo del interior. *

https://argentoteca.blogspot.com

Apueste y gane: si alguien no hace algo, en dos años más, San Pablo será una ciudad sin tránsito. Para llegar a algún lado habrá que ir a pie. (Ya están andando casi a paso de hombre...)

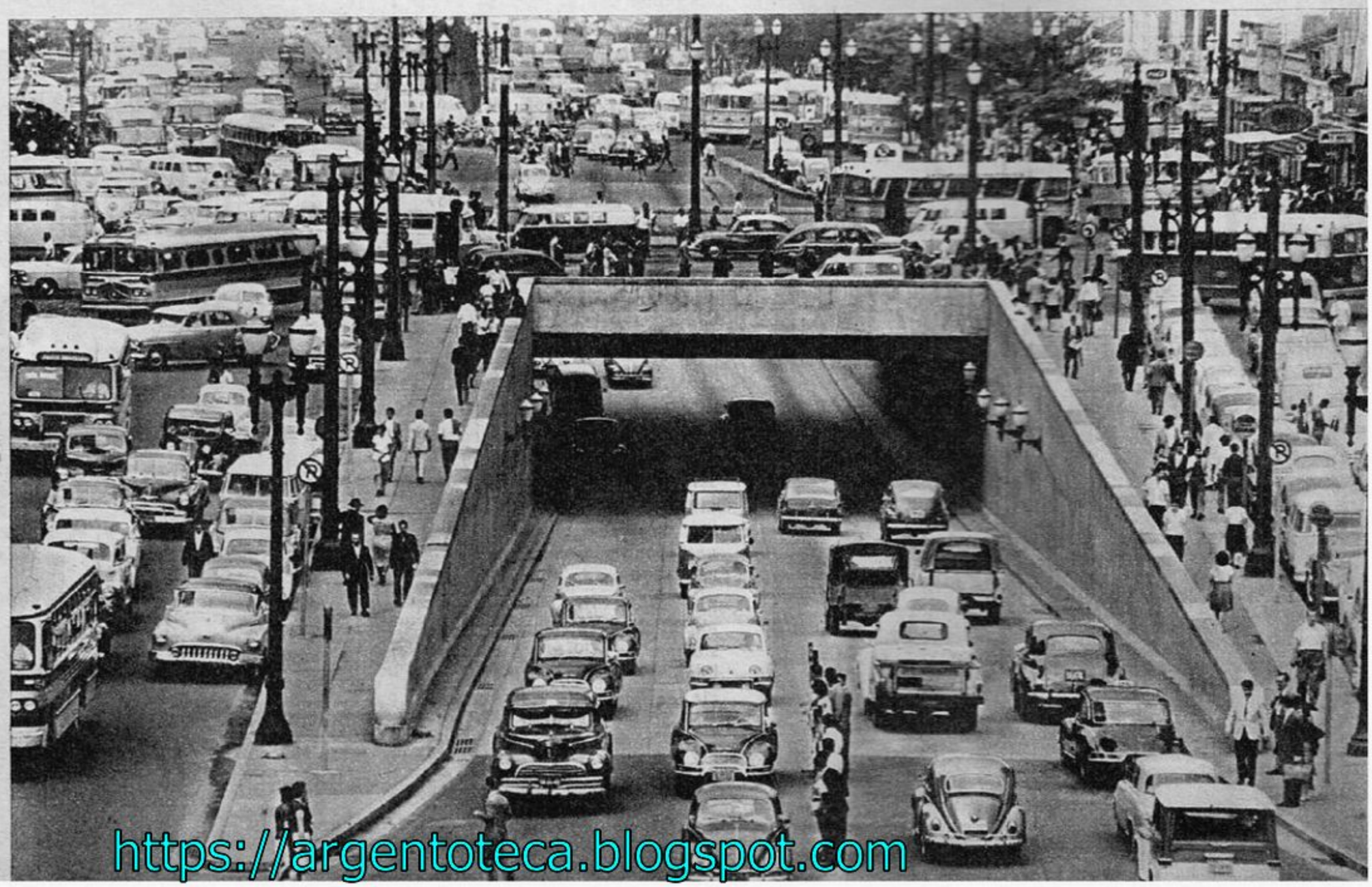
El centro de San Pablo, en las horas de pique, es una pesadilla: mil'ones de autos se cruzan con millones de peatones. No hay peleas ni abusos: cada uno hace lo que quiere y todos se esquivan con amable gracia. Pero si siguen como hasta ahora, los automóviles serán más un símbolo que una cosa útil. El enredo es mayúsculo, pero se arregla minuto a minuto con un cordial despliegue de habilidad conductiva. ¿Qué pasará mañana por la mañana? Malo.

Por arriba y por abajo corre una cinta interminable de vehículos. Trompa con cola, se mueven millares y mil'ares de autos. Los viaductos y los túneles ofrecen un alivio a la congestión, aunque desde el punto de vista urbanístico crean problemas que aún no se han solucionado. Serían más lindos si se cuidaran más los detal'es, pero eso es difícil en una ciudad que crece con más velocidad de la que pueden alcanzar autoridades que parecen estar superadas.

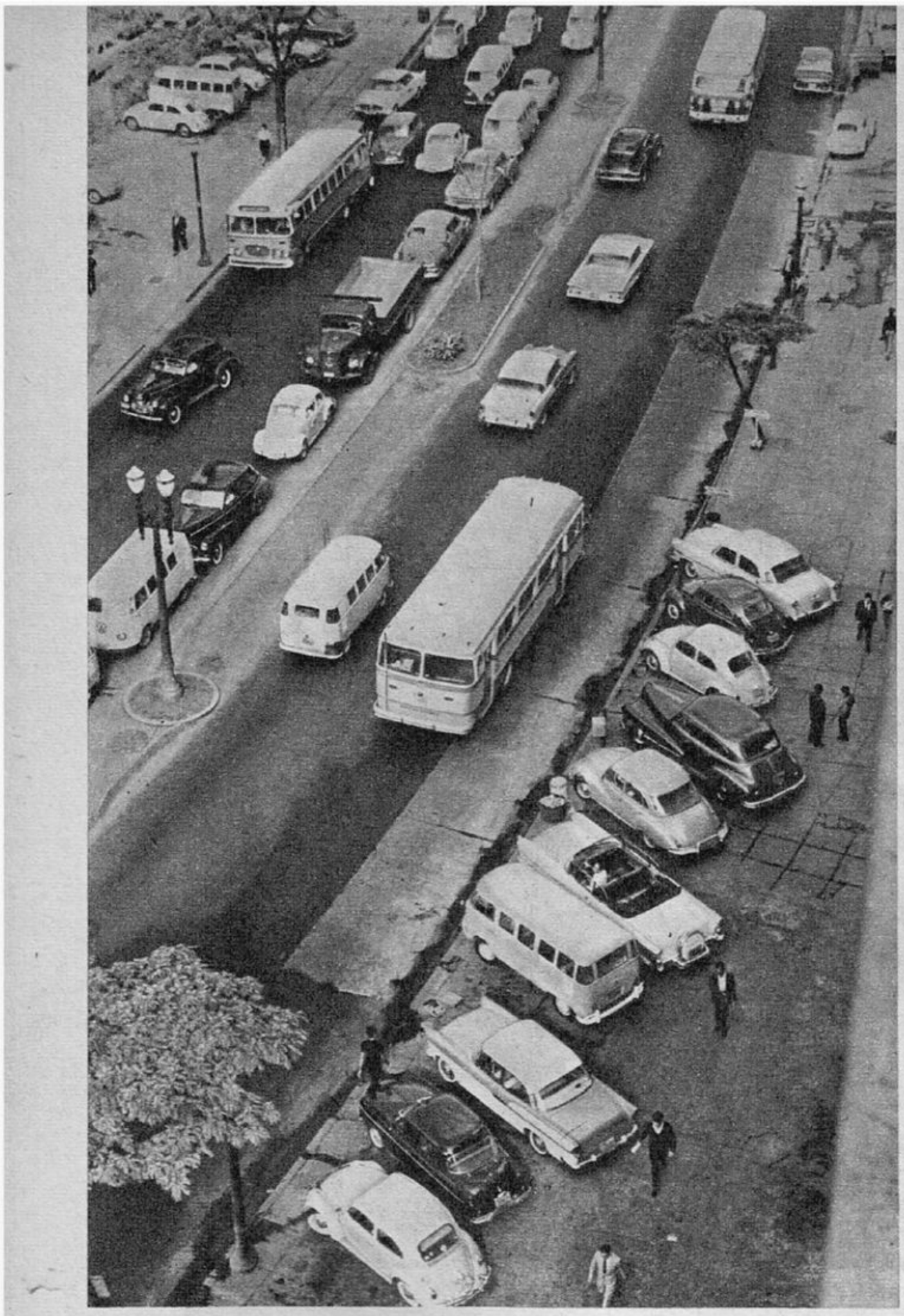


Igual que en Buenos Aires: vehículos de transporte público paran lejos de las veredas, obligando a los usuarios a ocupar las calzadas para el ascenso y el descenso. Resultado: igual que en Buenos Aires, tránsito interrumpido, riesgo inútil para vidas humanas. Aquí se hace algo. En San Pablo no hemos visto mucha preocupación por el tema.

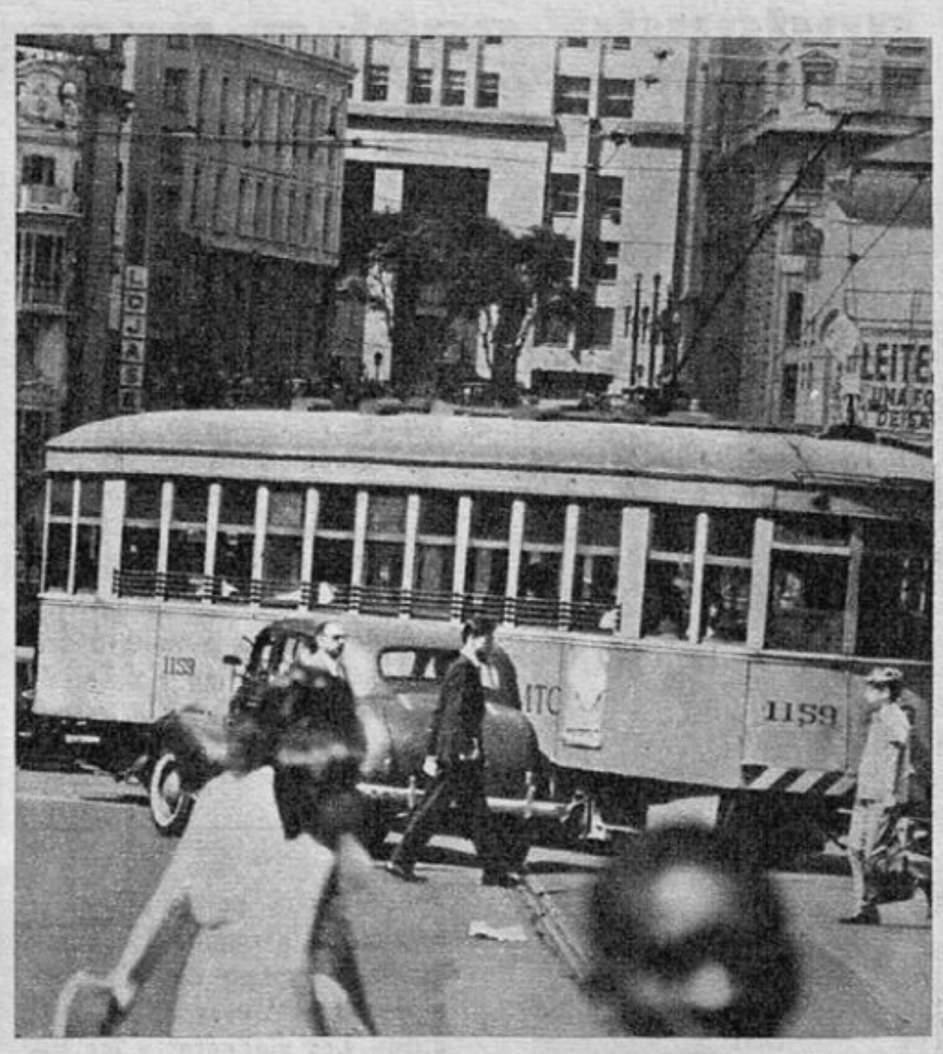
Los carteles de "Prohibido estacionar" no significan nada. La práctica dice que cada uno para donde quiere. La idea es que sin estacionamiento el auto no sirve. La experiencia señala que la infracción es más conveniente que ambular a la busca de espacio. Por su parte, los peatones se las arreglan un poco como aquí como pueden.



https://argentoteca.blogspot.com



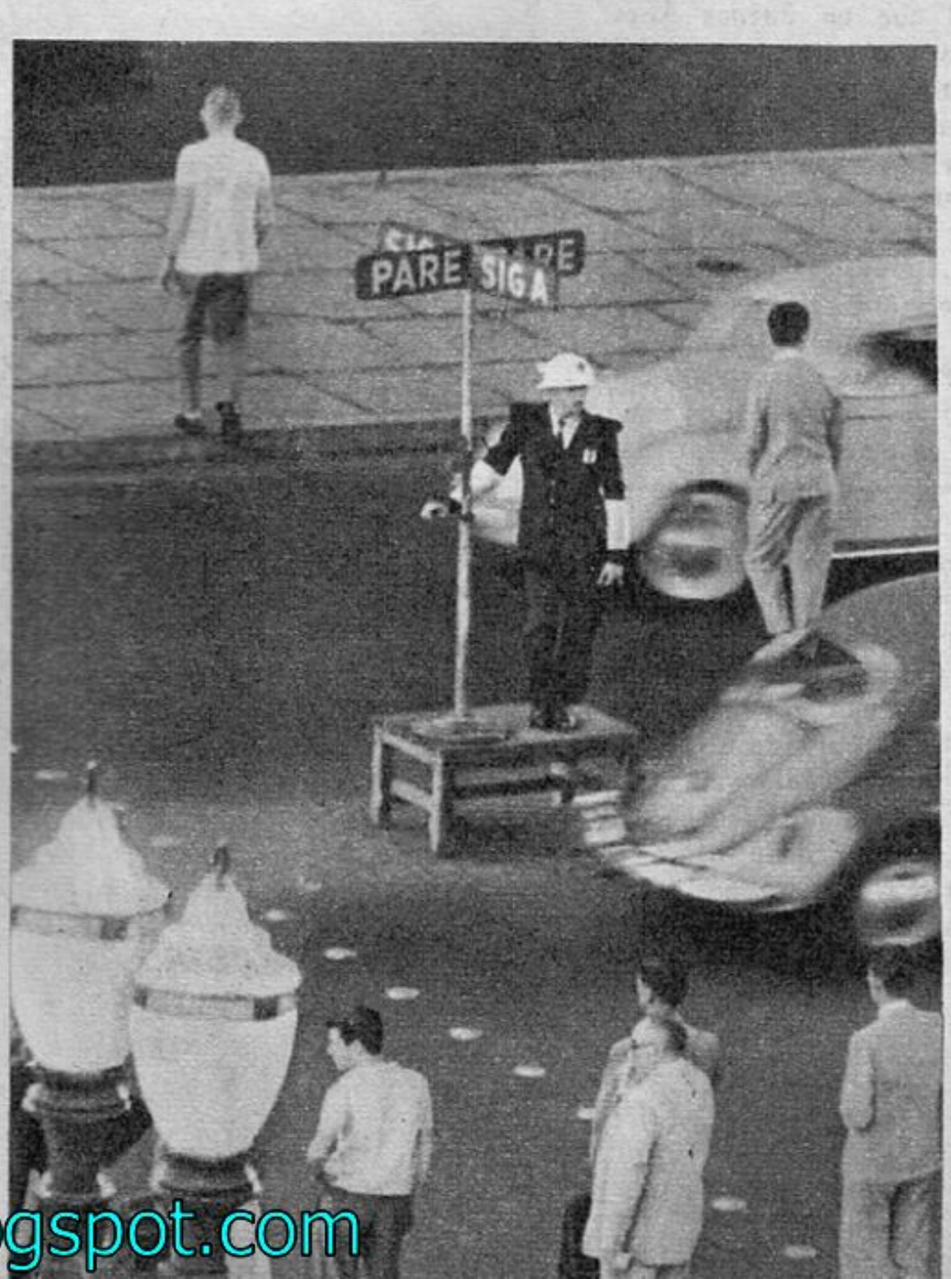
SAN PABLO



Estacionamiento sobre la acera. Es una costumbre muy típica. Usted va por la vereda y tiene que esquivar tantos coches como si anduviera por el centro de la calzada. La circulación de vehículos se hace por entre los peatones pero con una característica cordialidad que elimina casi por completo los accidentes.

Tranvías hay todavía. Son grandes como trenes y hacen un ruido proporcionado al tamaño, y apropiado para la comparación. Los habrá por mucho tiempo al parecer, ya que las necesidades del transporte, aparentemente son mucho mayores que las disponibilidades de espacio en los vehículos para pasajeros.

Los pasajes subterráneos para peatones son varios y se usan mucho. Los hay con escaleras rodantes, algunos son verdaderas galerías, y es notable la cantidad de personas que los usan. Esta experiencia podría ser considerada muy ilustrativa para los técnicos que rechazan a libro cerrado este tipo de solución en Argentina.



Entre la variada colección de semáforos, se encuentran de muchos modelos, con luz y sin luz, casi todos antiguos. Aquí uno, simple molinete pintado con la leyenda "Pare - Siga", que el agente mueve según misteriosos cálculos, que no siempre se ajustan a la realidad circundante. Una especie de juego de adivinanzas.

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S. A.

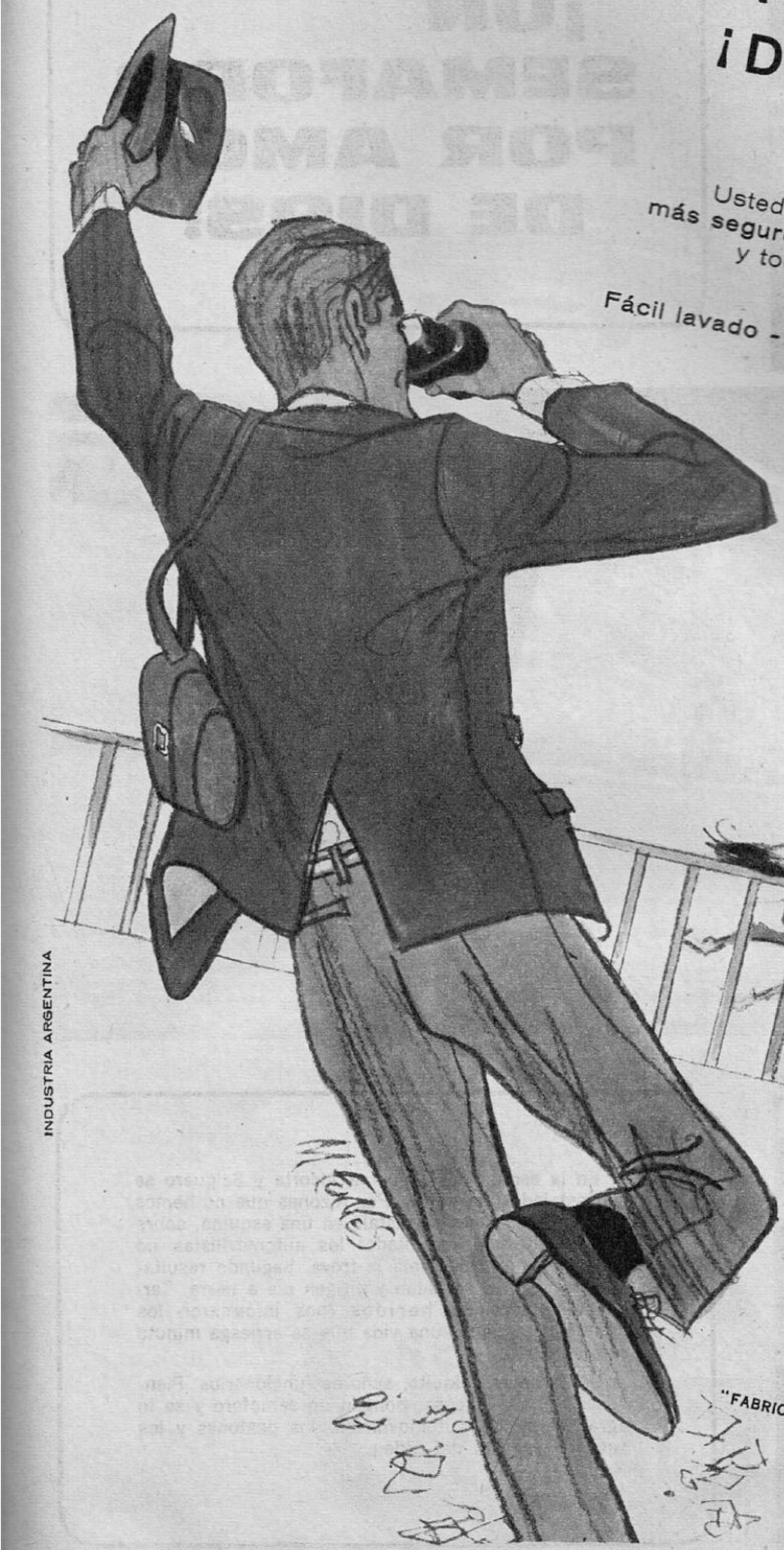
¡JUVENTUD!
¡DINAMISMO!
¡SEGURIDAD!

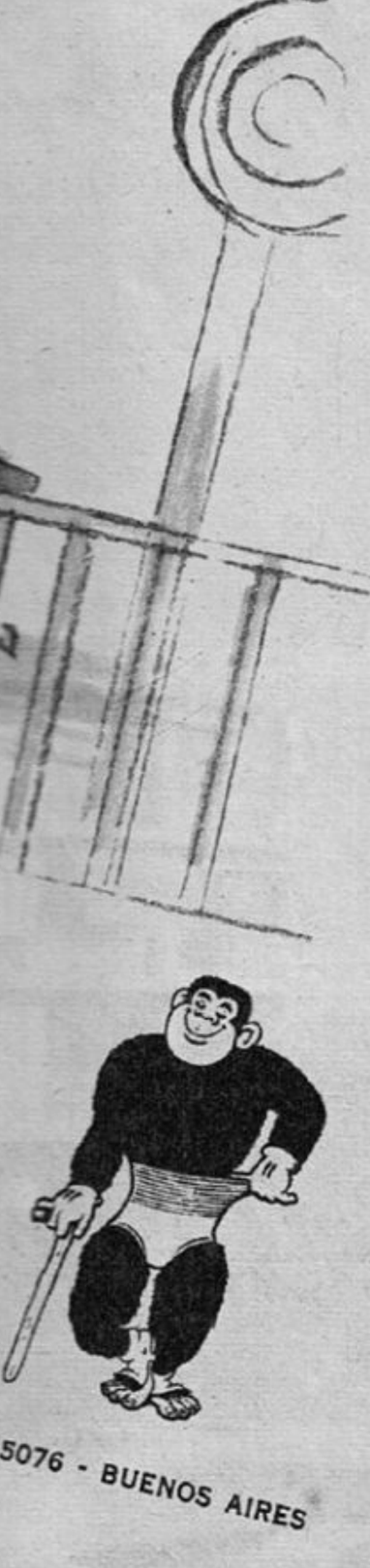
Usted se sentirá **más joven, más dinámico, más seguro y más cómodo** vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

SUSPENSOR *Clíper*

para todo uso





Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

INDUSTRIA ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

¡UN SEMAFORO POR AMOR DE DIOS!

En la esquina de Figueroa Alcorta y Salguero se ha instalado una garita. Por razones que no hemos podido determinar, se instaló en una esquina, sobre la acera. Primer resultado: los automovilistas no ven al agente y se arma la troya. Segundo resultado: los agentes se bajan y dirigen pie a tierra. Tercer resultado: dos heridos (nos informaron los mismos agentes) y una vida que se arriesga minuto a minuto.

Un esfuerzo chiquito, señores funcionarios. Piensen de nuevo la cosa, pongan un semáforo y se lo agradecerán los automovilistas, los peatones y los sufridos agentes del orden.

https://argentoteca.blogspot.com

Cualquier camino es un billar

para

GENERAL JET-AIR

con banda de rodamiento **DOBLE**

El revolucionario diseño del JET-AIR, único en el país idéntico al último modelo de EE. UU., le brinda un apoyo doble, aumentando sensacionalmente su estabilidad. Por otra parte el Duragen*, novísimo compuesto de caucho especial, importado de los EE. UU., y su construcción amortiguadora de golpes, le proporcionan, a la par de una extraordinaria resistencia, una absorción total de los desniveles del pavimento. Por eso JET-AIR tiene ese andar suave, soberbiamente deslizante, que lo caracteriza como gran señor de los caminos. (*Exclusivo de General).

DOBLE BANDA = DOBLE KILOMETRAJE

Este diseño de avanzada distribuye el peso de la carga sobre dos puntos de contacto con el piso, asegurando así menor desgaste y mayor seguridad. Además, la cámara de aire que se forma entre las dos bandas proporciona un constante enfriamiento que le brinda al JET-AIR una vida útil incomparablemente más larga!

NEUMATICOS GENERAL

...con audacia de futuro!

https://argentoteca.blogspot.com

PRIMICIA EXCLUSIVA DE

Impresiones de manejo

Si bien no era "vox populi", en el ambiente automovilístico ya se hablaba insistentemente de la aparición de un nuevo modelo del popular De Carlo 700.

Los comentarios, algo confusos, decían de un auto pequeño muy similar a su precedente (hermano gemelo del BMW 700) y circuló además una gran variedad de versiones sobre la planta motriz que equiparía a la nueva unidad (Cisitalia, Abarth, Osca, Caterpillar, etc.).

Tentados por la incógnita, tratamos de cerciorarnos fehacientemente de la novedad en gestación, e intentamos "conectarnos" con el supuesto prototipo que ya habría sido construido y rodado por gente de la fábrica.

Cuando una fábrica decide lanzar al mercado un nuevo modelo de automóvil, comienza una larga serie de estudios y proyectos preliminares, que se van convirtiendo paulatinamente en los que podríamos llamar cuasi definitivos.

En el caso del De Carlo SL (ésa es la denominación que ostentará el nuevo modelo) ya la metamorfosis embrionaria ha alcanzado prácticamente su nivel definitivo; ya ejecutados los modelos y prototipos manufacturados, se han finalizado las matrices que permitirán estampar las partes constitutivas de la carrocería y complementos de la estructura portante del automóvil, además se ha construido una unidad completa con los elementos estampados, es decir, de la misma forma en que serán construidos los vehículos de producción en la línea de montaje.

De tal manera, esta unidad que **Parabrisas**, en primicia exclusiva, ha podido experimentar en lo que a impresiones de manejo se refiere, si bien podría ser considerada como primera unidad construida en la línea de montaje, es algo así como un prototipo ejecutado con los métodos de serie, que está siendo exhaustivamente experimentado por la fábrica y aún cuando podría ser objeto de ligeras modificaciones, en caso de que la práctica operativa o constructiva lo requieran.

CARACTERISTICAS DEL NUEVO AUTOMOVIL

El De Carlo SL es un vehículo de líneas decididamente modernas; se ha seguido para la elección estilística el criterio en boga en la actualidad: la línea paralelepipeidal (destrabalenguas que significa línea acajonada, de bordes angulosos).

Su aspecto es muy agradable, y el estilista no ha pretendido ser original, se ha basado o, nos arriesgamos a decir, ha coincidido con la línea del Simca 1000, aunque sus dimensiones son algo más reducidas que las de éste.

Respecto del De Carlo 700, su pre-

https://argentoteca.blogspot.com

Probar un nuevo modelo es una satisfacción para los que gustan de los "fierros". En esta información -que no es un Road Test- damos las "impresiones de manejo" de un nuevo chico argentino: el De Carlo SL. Hicimos la prueba con mucho gusto, sintiendo que con nosotros manejaban y comentaban todos los lectores amigos.

del NUEVO DE CARLO

decesor, debemos decir que sus órganos mecánicos son casi idénticos (trochas y distancia entre ejes iguales), pero al modificarse el estilo, se lo ha compactado, dando la sensación de mayor robustez.

Esta sensación se ha visto corroborada por dos circunstancias, la primera debida exclusivamente a las formas (al aumentarse las curvaturas y disminuirse las superficies planas), y la segunda, más concluyente, que en casi todos los elementos estampados que constituyen la carrocería autoportante se ha empleado chapa de más grosor.

Tal situación hace que el SL sea aproximadamente unos 40 kg más pesado que el modelo anterior (670 kg peso patentamiento).

Los faros (muy pequeños) son cuádruples, dispuestos dos a dos en distintos niveles. Nos ha parecido que por estética y por poder lumínico deberían ser de mayor diámetro, o por lo menos serlo los dos interiores. Tal disposición y distribución traería aparejado que los dos exteriores fueran de luz corta (antideslumbrante y, si es posible, de haz asimétrico) y los interiores de luz larga.

Los neumáticos, 5.20 x 12, guardan una proporción muy armoniosa con el conjunto; esto es muy importante en un coche pequeño. El compartimiento del motor (trasero, por supuesto) a pesar de su aumento de capacidad mejora respecto del viejo modelo la visibilidad hacia atrás.

En lo que respecta a la cola del SL, hay una cosa que estéticamente no nos ha gustado, es la forma y disposición de las faritos traseros (posición, stop y viraje juntos). Éstos son de forma paralelográmica y se han dispuesto oblicuamente, convergentes hacia el centro del automóvil; de tal manera acompañan y acentúan la línea de los guardabarros traseros rompiendo la armonía funcional de línea total de la carrocería; por otra parte, visto el coche desde atrás, nos trajo reminiscencias de un mandarín chino. Preferiríamos los faritos traseros horizontales tipo Fulvia.

La tapa del baúl se abre contra viento, y al igual que el capot ha sido reforzada respecto de su predecesor, para aumentar su rigidez torsional y evitar pandeos vibratorios durante la marcha.

Los paragolpes son los mismos que equipaban el modelo anterior, salvo las defensas, que ahora son de planchuela en vez de caño.

La gente de Metalmecánica cree que ha solucionado el problema que se creaba en el 700: pandeo del guardabarro delantero al soportar un golpe en la defensa anterior, pues en el SL las solicitaciones del soporte del paragolpes se descargan, mediante escuadras, en los soportes de la suspensión delantera, en la plataforma.

El techo tiene en el nuevo modelo dos molduras que seguramente darán

https://argentoteca.blogspot.com

IMPRESIONES DE MANEJO DEL NUEVO DE CARLO

Equilibradas proporciones caracterizan al De Carlo SL.

Nos hubieran gustado más, luces de posición horizontales.

Bonita estampa del nuevo "chico" argentino.

mayor rigidez a ese elemento. El baúl portaequipajes ha sido levemente incrementado en lo que a capacidad total se refiere, y lleva en su extremo delantero la rueda de auxilio.

Mecánicamente "nihil novum sub solem" (nada nuevo bajo el sol): motor, de inspiración BMW, 2 cilindros refrigerados por aire, de 697 c.c. (78 por 73 mm supercuadrado), 35 HP SAE a 5.200 rpm, alimentado por un carburador Bomcar tipo Solex 34 PCI. La suspensión delantera es la ya conocida, muy similar a la Dubonnet con ruedas empujadas (es decir, la articulación es hacia atrás), y la trasera también independiente formada por brazos arrastrados en forma de "Y", los elementos elásticos son también resortes helicoidales; frenos y dirección similares al De Carlo 700.

El habitáculo es para seguir la tónica. Parecido al precedente, tiene las limitaciones lógicas del coche chico, pero también tiene lo que sólo el coche chico puede ofrecer: posibilidad de identificación total del conductor con el vehículo. En el De Carlo SL se repite esta circunstancia tan agradable para los que gustan del manejo ágil, el poder "sentir" el coche en cada viraje, cada aceleración o cada frenada.

Manejar el SL es igual que manejar el 700, la distribución de pesos parece no haber cambiado, en consecuencia dobla muy bien. Cuando se toma una curva al límite tiende a levantar la rueda delantera interior del viraje, pero esto puede corregirse de una manera sencilla: no tomar curvas al límite.

La "sterzata" del SL es brillante, pero su diámetro de giro no es tan reducido como hubiéramos deseado, la agilidad en el tránsito solamente puede ser usufructuada usando racionalmente la caja de velocidades, que por otra parte (4 marchas sincronizadas) es muy agradable usar y prácticamente irrompible. En consecuencia, hay que darle acelerador y cambio sin regateos.

Metalmecánica nos ha asegurado que el vehículo tiene aproximadamente el 95 % de integración nacional. No era nuestra misión comprobarlo, pero tampoco tenemos razón para dudarlo.

Hay idea en la fábrica de producir también una versión cupé del mismo modelo y de ofrecer opcionalmente plantas motrices de más potencia; indudablemente, puede resultar un buen plato para los apetentes del "turismo veloce".

A propósito, el ingeniero responsable del proyecto SL, que nos acompañó como copiloto en nuestra prueba de manejo deportivo, nos expresó que si otra vez debía acompañar a un tester, se dedicaría a diseñar ollas a presión. *

https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

Realización EDDIE pub. 32-1424 y 32-7989

REPOSERA PLECABLE

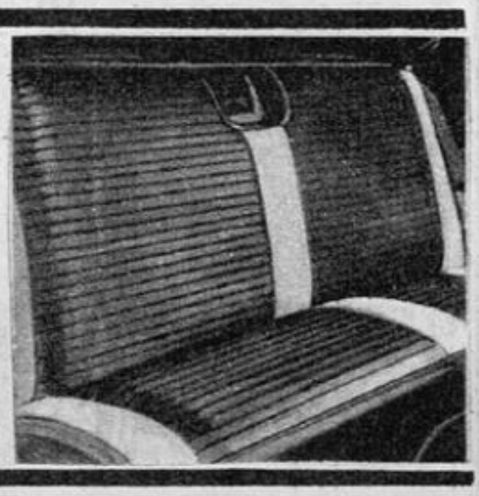
CUNA PLEGABLE

FA-MET S. R. L., Jean Jaurés 3758, T. E. 208-7772 (Valentín Alsina - Lanús) Prov. de Bs. As., presenta su marca "MULTI-FORM" para: Reposeras, cunas, mesas, baños de sudación, piletas de natación, sillas de comer para bebés, en su **sistema exclusivo de forma PLEGABLE** y garantizados por 3 años.
Estos artículos, canjeables entre si, nuevos o usados, resultan ideales para ubicar en coches, dptos., casas de fin de semana, etc. por ser PLEGADIZOS.

REPOSERA: de 2 m x 0,60 x 0,15 - PLEGABLE. Se convierte en cama, sot-hon, silla, banqueta; en hermosas telas plásticas, c/bolsillos, muy liviana y transportable.

CUNA PLEGABLE, apta hasta 1,50 m de largo, c/mosquitero, colchón y almohada de gomapluma, bolsillos p/pañales y mamadera, involcables. Adaptable a catre de baño de 0,60 x 0,50 x 0,40 cm.
Solicítelos en las casas del ramo. Precios especiales a revendedores. Hay zonas libres en el interior y se aceptan representantes.

FUNDAS MAGICAS - Gran variedad de fundas para el interior y el exterior de toda clase de automotores, motos, aviones, etc., con garantía por UN AÑO. Descuentos especiales para agencias. **SOLIS 688 - 787, Cap. Tel. 37 - 0173 y 398 - 8107** - Envíos al interior y exterior.



"INTERVOX" LO MAS MODERNO Y SUPER SEGURO EN:

INTERCOMUNICADORES A TRANSISTORES Y TRANCEPTORES BANDA CIUDADANA y VHF (FM) (FA)

Funcionan todos entre si, o central con Remota hasta 20 estaciones CON o SIN INSTALACION, CON o' SIN PILAS
ENCENDIDO ELECTRONICO AUTOMATICO (Sistema Patentado)
Consumo 0.30 ctvos. diarios por equipo
DESCUENTOS AL GREMIO
ECONOMICOS EN SU PRECIO
SEGUROS EN SU RENDIMIENTO

5-18-30 — 50 y 100 Wats
TRANSISTORIZADO 6-12-32 Voltios
CIRCUITO A VALVULAS 6-12-32 y 220
CONSUMO REDUCIDO, DURANDO UNA CARGA DE BATERIA DE 2 A 3 MESES ALCANCE 40 A 100 KM.
USO MOVIL, AEREO, FIJO, FLUVIAL,. ETC.

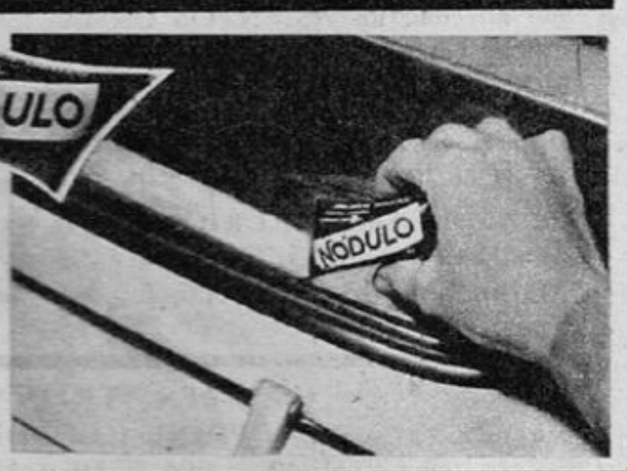
GARANTIA TOTAL 1 AÑO
(ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES)
ELECTRONICA MONERCIA S. R. L. - VARELA 765 CAPITAL - T. E. 612-8523

3 productos para su CITROEN 2 CV

MEDIDOR — TAPA — CRIQUE VENTANILLA

MEDIDOR de NAFTA: actúa por sistema de vasos comunicantes. Seguro y exacto **TAPA PROTECTORA DE ENCENDIDO:** Cierra herméticamente el sistema de encendido, evitando la penetración de agua (lluvia, lavado, etc.). Con tubo de escape de gases de ozono. Prolonga la duración del platino - **CRIQUE SUJETA VENTANILLA:** funciona "a bolillas" permite varias posiciones de abertura e impide que se caigan (por deterioro del tope común). Los 3 artículos se entregan con elementos e instrucciones para su colocación. Precios esp. para talleristas y concesionarios. A USUARIOS COLOCAMOS EN EL DIA. Distribuidores exclusivos ANTARTIDA S. C. A. - Av. Juan B. Justo 1281/83 - Tel. 77-6283 - Bs. As.

SELLADOR SINTETICO NODULO

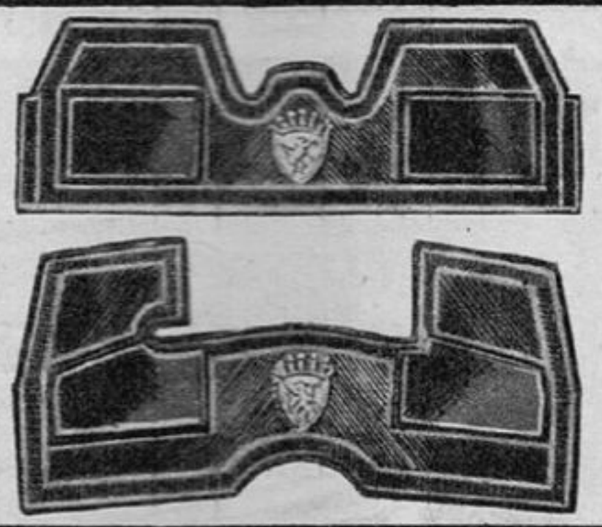


PARABRISAS, vidrio trasero, rajaduras y burletes, ahora sin problemas de filtraciones con el nuevo **SELLADOR SINTETICO NODULO**, presentado en prácticos sachets de 100 grs. Son sus fabricantes y distribuidores **NODULO Ind. y Com. S. A. C. Allende 2041 - Tel. 69-1303 - Bs. As.** En venta en las buenas casas del ramo. Hay zonas disponibles.

NO DESTRUYA EL MOTOR DE SU AUTOMOVIL! Coloque un TACOMETRO ELECTRONICO "COMIND"

Este cuentarrevoluciones de tablero permitirá a Ud. y a su motor: a) determinar exactamente el N° de vueltas en su valor de óptimo funcionamiento impidiendo su paulatina destrucción - b) Aprovechar al máximo su potencia y obtener el correcto asentamiento de cada una de sus partes, disminuyendo el consumo de aceite y combustible - c) Prolongar su vida útil y eficiente eliminando gastos de mantenimiento y ajuste - d) Realizar "rebajes" de velocidad sin peligro de pasarlo de vueltas y efectuar los cambios de marcha adecuadamente. Instalación sencilla - Cuadrante iluminado Modelos para generadores, máquinas agrícolas, aviones, lanchas, etc.
COMIND S. R. L. CORDOBA 1513 - 4° p. Tel. 34-5215 - Bs. As.

PEUMAN Industrial y Comercial con fábrica en Varela 949 - Tel **61-8557**, Cap. presenta las nuevas alfombras Compacto Super Medida (para coches compactos de gran tamaño y clásicos). En colores acordes a la gama de las fábricas de coches - en 2 tipos - goma común y metalizada. Cada juego en bolsa de polietileno. Reforzadas en los lugares de mayor desgaste. Con escudo en relieve y vulcanizado en una sola pieza. Mayor superficie de cobertura. En venta en las casas del ramo.

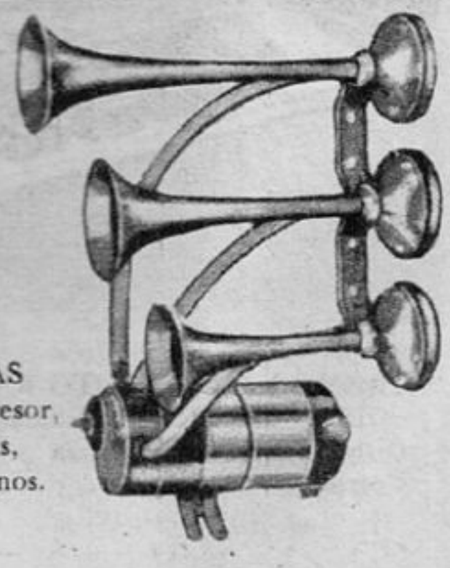


AL-CROM presenta tres artículos de categoría

FUNDAS SUPER ANATOMICAS para Fiat 750-1100-1500, Di Tella Falcon - Rambler - Chevrolet 400 Valiant - Peugeot 403-404 y otros.

CINTURONES DE SEGURIDAD IMPORTADOS, tipo aviación y nacionales.

Accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor. También defensas para las distintas marcas de coches, buscahuellas, faroles "Helphos", "Hella", "Marchal", autorradios italianas, japonesas y nacionales. AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno: Jujuy 292, 299 y 306, Cap. Tel. 97-1221 y 4205 Estos artículos podrán adquirirse en las boutiques del automóvil de Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario, Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

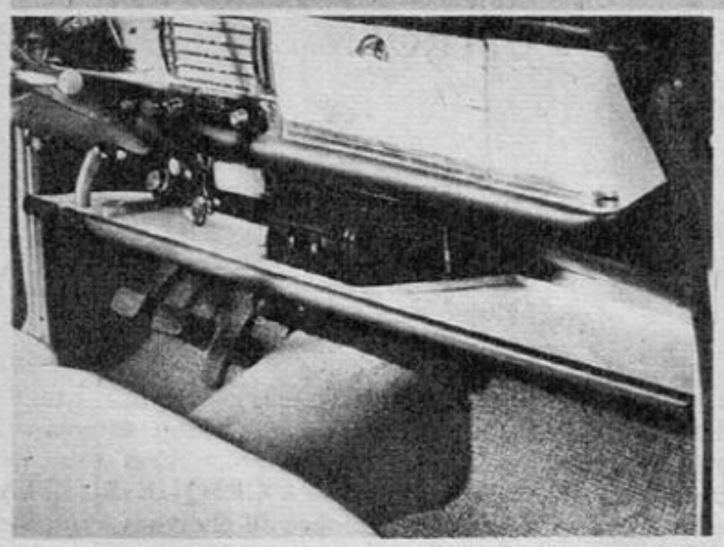


BOCINAS con compresor, italianas, 3 y 4 tonos.

https://argentoteca.blogspot.com

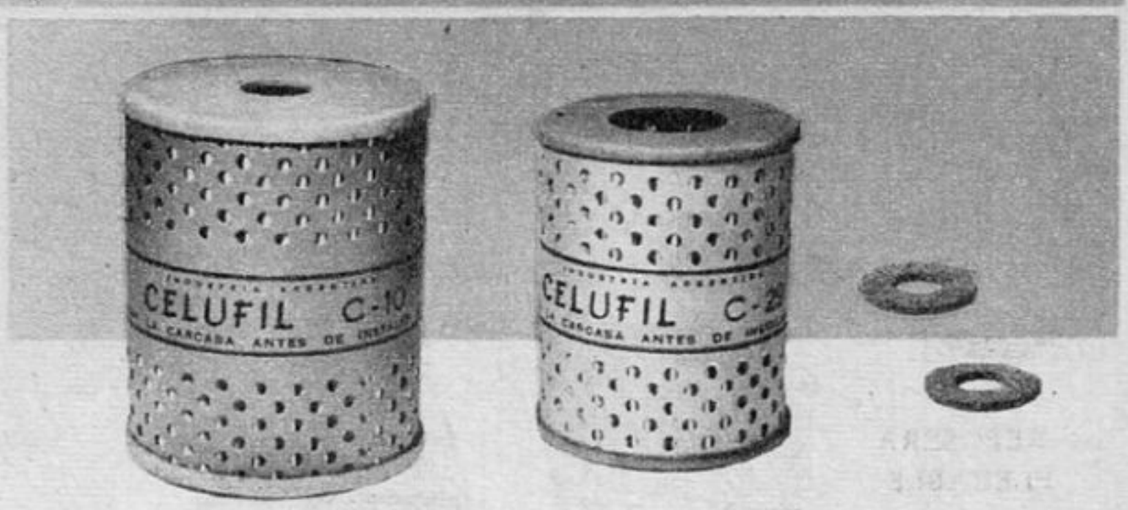
Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES



GIBEST S.R.L. presenta esta **SUPER BANDEJA** que le dará amplitud y comodidad a su automóvil. Totalmente tapizada con las telas plásticas originales del Peugeot. Adquiérala en Agencias Oficiales, Talleres de Servicio Autorizado y casas de accesorios.

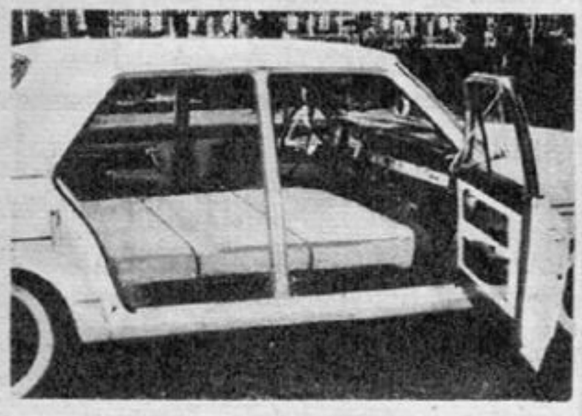
Distribuidores exclusivos: **NORTE COMERCIAL Echeverría 555 Florida F. C. M. Tel. 740-5443.** Se envían pedidos al interior contra reembolso.

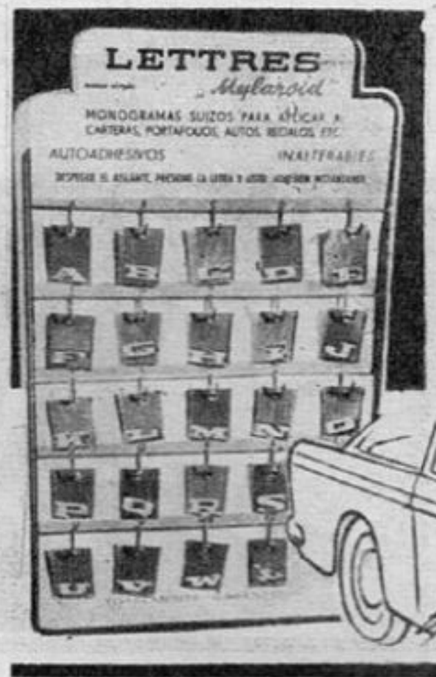


EMPORIO DEL FILTRO, distribuidores de **CELUFIL,** empresa dedicada desde hace más de 25 años a la fabricación de elementos filtrantes para aceite y combustible, pone en conocimiento del público, que fabrica toda la variedad de tipos y tamaños de filtros exigidos para cualquier clase y modelos de maquinarias viales, agrícolas, industriales y automotores. Estos filtros, elaborados bajo el más severo control con celulosa de primerísima calidad, han sido ampliamente probados y adoptados por las principales empresas de nuestro país. EMPORIO DEL FILTRO garantiza el más alto porcentaje en su rendimiento, por mayor retención, presión y caída. Solicítelos en: **Rodríguez Peña 754 of. 3 - Tel. 42-9987 Cap.**

Para su CHEVROLET RAMBLER, FALCON VALIANT presentamos como novedad los ASIENTOS CAMA (totalmente horizontales) muy confortables y de mecanismo patentado y garantizado. También la línea completa para ESTANCIERA, CITROEN, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.

Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026, Bs. As.**





NUEVOS!
Ahora
LAVABLES

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S.R.L.** de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908

en Uruguay ABECE - T.E. 71017
Zonas disponibles en:
Tucumán - Corrientes - La Pampa.

ESCAPES "TRONADOR MARLIT"

RENAULT DAUPHINE y GORDINI - FIAT 750 - 1100 - 1500
PEUGEOT 403 - 404 - DE CARLO y AUTO UNION DKW

SILENCIADORES MARLIT

innovando en la industria automotor y tras 34 años de constantes esfuerzos en la fabricación de silenciadores y caños de escape, presenta sus equipos especiales **"TRONADOR MARLIT"** únicos en su tipo, adaptados a las disposiciones municipales vigentes. Estos equipos cuyo rendimiento esta ampliamente garantizado asegura un 10% de aumento de velocidad, economiza el 12% de combustible.

Adquiéralos en **PALIQUE 436 tel. 54-0303,** o en los puestos del Muñeco **MARLIT**
En Palermo: Cerviño 3767 tel. 72-9515
Cap. en Barracas Herrera 582 tel. 21-4075.

El Sr. ROBERTO CHIMIRRI de
Talleres BARBIERI
Mario Bravo 75 - Tel. 87 - 5281 Cap.
presenta este novedoso invento patentado: el TANQUE ADICIONAL de ACEITE "PRE-FILTR" para el ISARD T 700 el cual garantiza el funcionamiento del coche durante más de 5.000 km. sin atención del filtro. Aumenta la capacidad del carter en 1 LITRO EXTRA con circulación forzada y enfriamiento.

Actúa por el sistema de pre-filtrado y decantación de impurezas.

Colóquelo por sólo $ 3.500.- con funcionamiento garantizado en Talleres RAMAR.

TRAN S.Y.C.A

TRAN S.Y.C.A. su **AUTO RADIO,** íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra S. A.** Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo,** Corrientes 1824.

erpa burlete
AUTOADHESIVO

ERPABURLETE autoadhesivo. Evite DEFINITIVAMENTE las filtraciones de polvo y viento en su hogar, oficina, taller, etc. Resguarde sus paredes y muebles de golpes y raspaduras, además úselo como zócalo. Ud. mismo puede colocar el ERPABURLETE con la mayor facilidad. Y ahora también en negro.

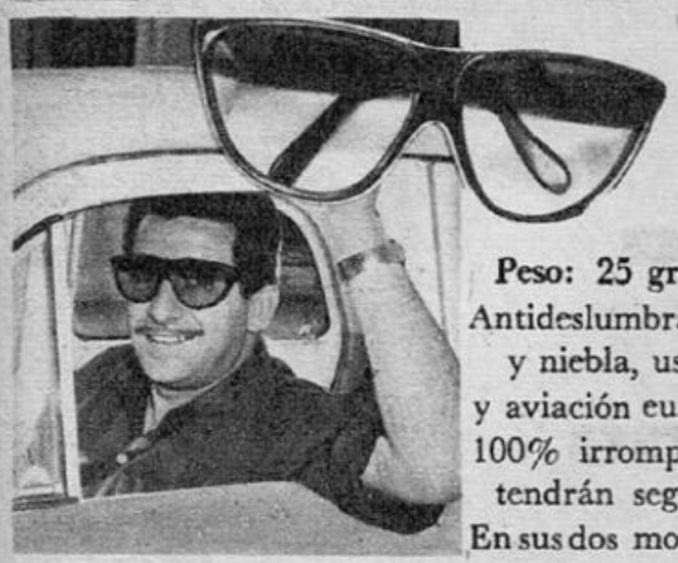
Distribuidores exclusivos: **ARTEFA S. R. L.**
Entre Ríos 1027 - Tel. 26-2203 y 27-6211

Rep. en el Interior: Bauzas - Explanada 643 - ROSARIO - Colli - 9 de Julio 3059 MAR del PLATA Balocco - Av. J. B. Justo 474 PUERTO MADRYN Navarro - Buenos Aires 163 PARANA - Quero Lima 2158 CORDOBA - Quintana - Olascoaga 1438 MENDOZA - Guinea Pueyrredón 544 RESISTENCIA Provent. Pringles 754 SAN LUIS.

https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

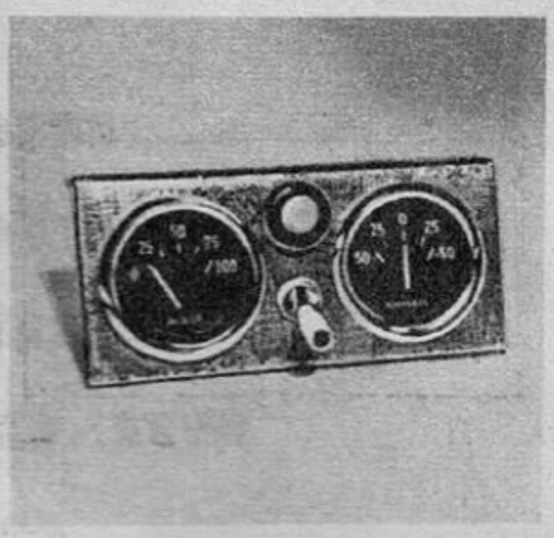
Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989



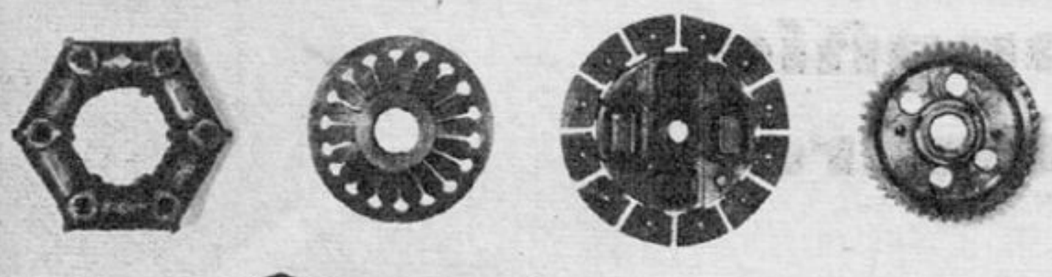
Llegaron los famosos
ANTEOJOS EUROPEOS PROTECTOR RATTI
(90-R)

Peso: 25 gramos con armazón de nylon. Antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos para damas y caballeros.

Representante exclusivo para América Latina : **Cristóbal J. Bollati.**
Carlos Pellegrini 465, 5º p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs. As.
en Mar del Plata: Automóvil Club Argentino. Cuidado con las imitaciones; observe el sello RATTI en el frente del anteojo



La firma **KIL"O"METRO** de A. Belvedere, fabrica modernos tableros con instrumental de alta precisión (AMPERIMETRO, INDICADOR de COMBUSTIBLE, MANOMETROS de ACEITE, etc.) para cualquier marca y tipo de automotor. En su fabricación se emplean materiales importados y pueden ser en un solo panel o individuales. Garantizamos el perfecto funcionamiento de todo nuestro instrumental. Pueden adquirirse y colocarse en **Quintino Bocayuva 392 Cap.** (alt. Belgrano 4000).

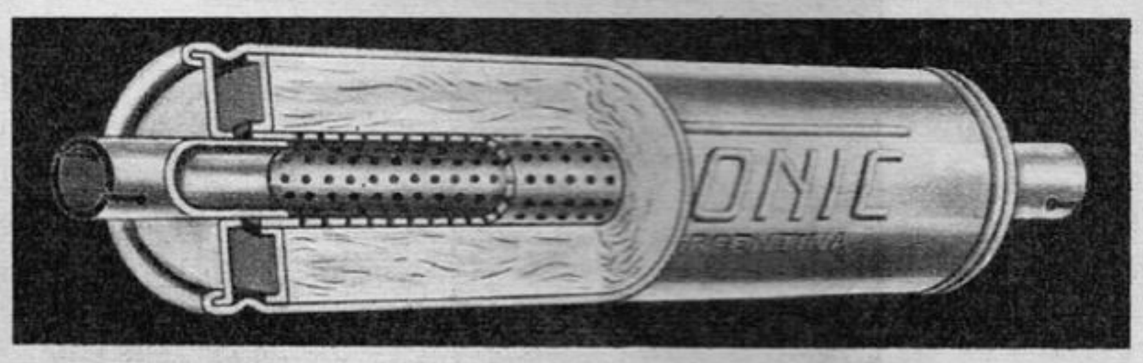


productos **5115** Servicio Autorizado.

Para **ISARD** y **DE CARLO** - Nueva **CRUCETA "MANCHON"** para 4000 km. Más reforzada y nuevo **DIAFRAGMA** construído bajo normas alemanas. Más resistente y durable. Nuevo **DISCO de EMBRAGUE** para **DE CARLO** construído según normas alemanas de aceros especiales.

Nuevo **ENGRANAJE** para **DE CARLO** construído bajo nueva carta que elimina totalmente el ruido. Más durable y resistente. Son productos "5115" de calidad controlada **DETROIT MOTORS. Av. de los INCAS 5115 Bs. As. Tel. 52-1841**

B. I. M. División Automotores, fabricantes del encendido a transistores ALLIGATOR 2T-30 le brindan la oportunidad de poseer el automóvil más potente, moderno y veloz de su categoría. El extraordinario rendimiento de este sistema de avanzada, puede Ud. comprobarlo en sus laboratorios de pruebas, **Bonpland 1477, T. E. 771-4605, Bs. Aires.**

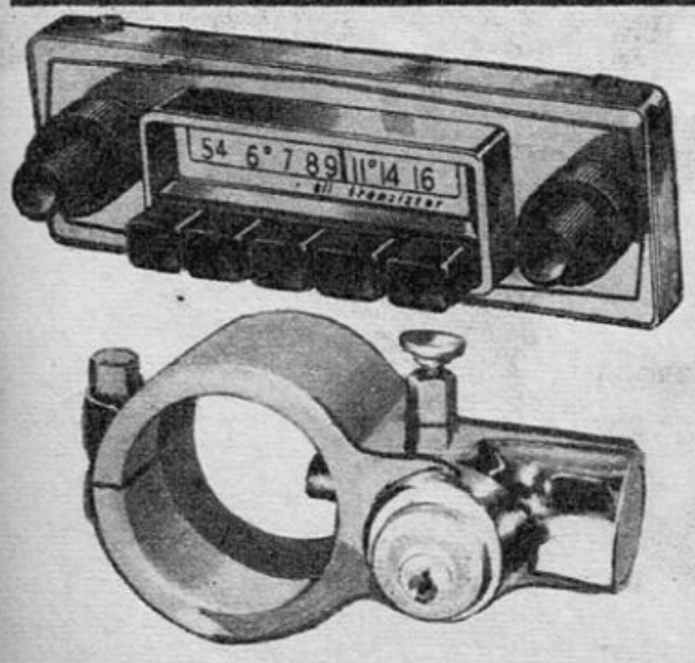


NOSONIC (R) fue el primer silenciador fabricado en Argentina de paso directo y aislado con **lana de vidrio,** que absorbe los ruidos de alta frecuencia y evita el recalentamiento del motor por su expulsión libre de los gases. Su diseño exclusivo hace rendir más la nafta. Su uso es muy común en coches deportivos. Lo fabrica y vende: **Establecimiento Industrial SILENTOR S. R. L. - GALVEZ 2036 - Rosario**
La marca estampada en el tubo lo distingue de sus similares.

TAPIZADOS AVENIDA presenta estas butacas individuales para furgón o furgoneta **CITROEN,** similares al tapizado de lujo para coche. En plástico lavable, azul, de gran calidad y duración. Primer y auténtico **SERVICE DE TAPICERIA** para su **CITROEN 2 CV** con personal especializado en reparación y reposición en tiempo record, lo que reduce los costos en casi un 50%. En sus tres locales: **Av. Mitre 90, Villa Martelli, 740 - 7446** (casa central) - **Berutti 2813, Capital, 82 - 0375** (sucursal) **Alvarado 2311, Mar del Plata, 4-8277** en el horario de 8 a 12 y de 14 a 18.30 hs. **Sábados abierto todo el día.**

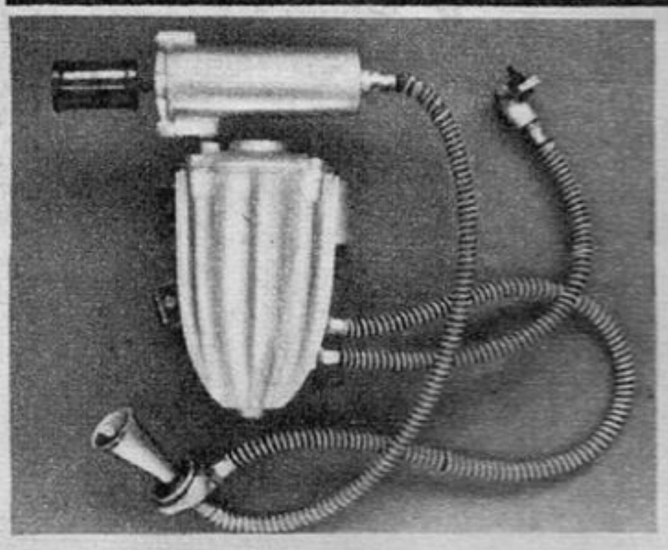
ADQUIERA UN 0 KM. O TRANSFORME
SU AUTO UNION - DKW EN UN "SCHMITZ"
LINEA ESPECIAL

Ahora puede adquirir un 0 Km. o transformar su **AUTO UNION DKW** en un **SCHMITZ Línea Especial** - Motor 62 HP Pintura total "Línea de Plata" Tapizado especial a bastones - Cinturones de seguridad Volante especial - Cuenta revoluciones - Caño de escape "Abarth" - Frenos de potencia: "con serbo" - Faros de potencia - Barra estabilizadora tren delantero - Bocina especial
J. A. CABRERA 4366 - Tel. 773 - 2866
Buenos Aires



Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA - Transyca,** etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave: service de todas las marcas, además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX Legítima** instalada en $ 1.950.-

TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80 - 4469, Cap.



1½ litros más de aceite para su ISARD 700 con el conjunto PAM. Construido en aluminio de aleación especial y manguera de Neoprene. Con doble elemento filtrante, con comodidad para su limpieza. Disminuye la temperatura, evita el batido del aceite a altas revoluciones, mantiene la viscosidad.

Los distribuye **REPAC S.R.L.**
Darwin 28 tel. 55-6110
y 54-9493 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

EL SEGURO DEL AUTOMOVIL II

Breve manual del automovilista interesado en cubrirse las espaldas -metafóricas- en una compañía de seguros

https://argentoteca.blogspot.com

COMO COMPRAR UN SUEÑO TRANQUILO

PRESENTACION EN SOCIEDAD

Supongamos que usted haya sopesado cuidadosamente los pro y los contra de asegurar su automóvil y/o riesgos anexos. Supongamos que para hacerlo ha esperado para leer toda la serie que PARABRISAS está publicando sobre el tema, donde encontrará los elementos que le hacen falta —y algunos más— para tomar una decisión meditada y equilibrada. Supongamos que haya decidido que dormir tranquilo, aunque pueda costarle un poco más caro, vale más que un insomnio angustiado. Supongamos que su presupuesto para el mes le permite enfrentar la erogación que presupone la contratación de una póliza. Y supongamos, por último, que para asegurarse haya decidido hacerlo en una compañía de seguros (como usted recordará de la nota anterior, esta aparente perogrullada no es tal, ya que existen otras alternativas).

En primer lugar, usted necesita saber adónde ir. Casi todas las compañías de seguros se ocupan del automotor en la actualidad. Basta que escoja un nombre y una dirección, acuda allí, pregunte por la sección "Automotores" y le diga a un empleado que quiere asegurarse: inmediatamente le facilitará toda clase de informes y datos.

Sin embargo, el procedimiento habitual no es ése. Generalmente, los seguros son contratados por corredores o agentes, que operan fuera de la sede de la compañía e irán a visitarlo a su propia oficina o domicilio. Si usted no conoce ninguno, es seguro que en su lugar de trabajo o entre sus amistades, alguien sabe de alguno de confianza. Esté tranquilo: las posibilidades de estafas o clavos son virtualmente nulas, y en caso de suceder un siniestro, sus probabilidades de cobrar una indemnización en una compañía grande o en una pequeña son virtualmente las mismas, siempre, claro está, que estén debidamente constituidas, cosa que es muy sencillo verificar. Algunas compañías son "más duras" para pagar que otras; pero con mayores o menores sufrimientos burocráticos los resultados suelen ser los mismos.

Un agente de seguros, por exigencias lógicas de su profesión, tratará de que usted se asegure por la mayor cantidad de riesgos y el mayor monto posible: depende de su voluntad y su decisión dejarse convencer por él. Pero tenga en cuenta que aunque él gana una comisión por cada póliza que contrata, a usted le costará exactamente lo mismo si lo hace a través de su intermediación o si acude directamente a la compañía.

UN HABIL INTERROGATORIO

Una vez convenido verbalmente el tipo de seguro que usted está dispuesto a contratar, le será entregada una solicitud para que proceda a llenarla. Los formularios varían de forma y color, pero su contenido es virtualmente idéntico para todas las compañías.

El primer dato que le exigirá la solicitud —además de las informaciones de rigor sobre identidad y profesión— es la del lugar en el que usted guarda su automóvil. No olvide que es una obligación legal la de contar con una cochera propia o alquilada, de manera que las compañías están en su perfecto derecho al negar seguro a quien no cumpla con esta obligación (sí, ya sabemos que en Buenos Aires el número de automóviles que duerme en la calle es impresionante, pero tratar ese tema nos obligaría a evadirnos del nuestro).

Siguen a continuación los datos que identifican al vehículo. Y aquí entra en juego un elemento fundamental: el vehículo tiene que estar registrado a nombre del propietario que lo asegura. Es decir: es imprescindible cumplir con las cláusulas del Registro Nacional del Automotor.

Se impone una aclaración: PARABRISAS está describiendo la contratación de un seguro que cumple, paso a paso, los requisitos exigibles. Pero dentro del folklore asegurador argentino, entra en juego una modalidad que podrá estar teñida de gauchada, pero puede provocar complicaciones capaces de blanquear varias cabezas. Esa modalidad es el contrato verbal de "buena fe". El señor X llama por teléfono al corredor Y, y palabra más o menos le dice: "Asegúreme el coche contra terceros y robo", y del otro lado la voz del voluntarioso Y le responde: "Délo por hecho". En la práctica, el seguro se considera contratado a partir de ese simple contacto verbal.

Lo malo del caso es que las conversaciones telefónicas tienen un valor probatorio muy dudoso cuando un asunto debe enterrarse en el infierno de los Tribunales. Es claro que es difícil —pero no imposible— que a usted le roben el coche dentro de los tres días de efectuada esa comunicación, pero en ese caso usted queda totalmente desguarnecido. Aparentemente, los promotores de esta cómoda pero poco formal manera de contratar una operación comercial que puede tener gran importancia son los propios corredores, quienes suponen que la lectura de las condiciones de la póliza puede desanimar a los posibles clientes.

PARABRISAS, en cambio, estima no solamente recomendable, sino también indispensable, que usted efectúe una lectura atenta de esas cláusulas y llene las partes pertinentes de la solicitud. Por su extensión es imposible que las reproduzcamos íntegramente, pero trataremos de resumir las normas más importantes.

Algunas compañías revisan previamente el vehículo que han de asegurar, pero no es un procedimiento habitual. No se requiere ningún suplemento que consolide la seguridad del vehículo —el paragolpes es obligatorio aunque usted no asegure su coche—. Una compañía tuvo una vez la idea de celebrar un contrato con un fabricante de una cerradura antirrobos, que se ofrecía al asegurado a un precio bajísimo. El método tuvo un resultado sorprendentemente bueno durante el primer año, pero por lo visto, al segundo año, la Escuela Superior de Ladrones de Automóviles había dictado un curso acelerado para combatir a ese enemigo, y los automóviles con la famosa cerradura comenzaron a desaparecer con la misma asiduidad que sus desguarnecidos colegas. Un poco al margen: las estadísticas de las compañías han descubierto que la profesión más atacada por los muchachos de los dedos ágiles es la de médico. Ignoramos las razones de esta preferencia. En cuanto a las marcas, en la actualidad la estadística está encabezada por el Chevrolet, seguido por el Fiat 1100 y los vehículos de la línea IKA, pero es una cuestión de olas y rachas. De ellas depende que en este silencioso combate gane o pierda el asegurador o el asegurado.

RESUMEN (PARA APRESURADOS) DE LAS CONDICIONES DE UNA POLIZA

a) **Responsabilidad civil hacia terceros:** cubre hasta la suma contratada la indemnización por daños materiales y/o corporales que haya que abonar a terceros. El conductor puede ser el asegurado o una persona autorizada por él.

b) **Daños:**

1) No cubre los daños producidos durante el período que el vehículo haya desaparecido por robo, salvo que se contrate también un seguro por este concepto.

2) Este seguro no pregunta "¿De quién fue la culpa?".

3) La compañía puede optar entre

https://argentoteca.blogspot.com

efectuar la reparación o el reemplazo o abonar el importe correspondiente.

4) Los artefactos que no formen parte del equipo original de fábrica deberán especificarse y contratarse por separado.

c) Robo o hurto:

1) La indemnización a recibir en caso de robo es siempre un 85 % del valor contratado o, lo que es lo mismo, el 85 % del valor en plaza del vehículo.

2) La misma indemnización para artefactos anexos.

3) La compañía puede optar entre reemplazar o pagar.

4) Se paga a los treinta días de efectuada la denuncia. Si el vehículo aparece con posterioridad, se puede optar por recuperarlo o quedarse con el dinero.

5) La compañía se hace cargo de las reparaciones del vehículo siempre que la póliza cubra al mismo contra el riesgo de daños.

Obligaciones del asegurado:

a) Dar aviso a la compañía dentro de los tres días de ocurrido el siniestro.

b) No aceptar reclamaciones ni celebrar transacciones sin acuerdo escrito de la compañía.

c) Efectuar la correspondiente denuncia policial.

Otras cláusulas serán examinadas en detalle cuando correspondan al tema.

Cuando usted contrata un seguro, debe hacerlo obligatoriamente por **responsabilidad civil.** De manera que no lo puede hacer solamente contra robos o solamente contra daños. Una manera de proteger a los inocentes.

Llega entonces el momento de calcular lo que le costará a usted su seguro. Para ello, puede utilizar las tablas anexas. Tenga en cuenta que en la jerga aseguradora se llama "Prima" al monto calculado según las tablas, y "Premio" al importe que resulta de sumar a la prima los recargos, impuestos y sellados de ley. Como dato ilustrativo, una prima de $ 25.000 en la Capital Federal, importa abonar un "premio" de $ 35.346 (ver cuadro III). Aclaramos que el nombre de "Premio" no es una ironía: se trata, en realidad, de un premio para las compañías y el Estado.

Saque, entonces, una punta afilada al lápiz y después edifique sus conclusiones. **Ya tiene un rostro de la moneda. En el próximo número, contemplará la faz agridulce de las coperativas.** *

CUADRO I

LAS POCO FRANCAS FRANQUICIAS

La "franquicia" es un nombre agradable que han inventado las compañías de seguros en las pólizas por daños parciales para deslizar con azúcar un trago amargo para el asegurado.

El monto de la "franquicia obligatoria" por daños parciales en estos momentos es de $ 4.000. Traducido al castellano: aunque usted esté asegurado, los primeros $ 4.000 de la factura que le pasen los paga usted mismo. De manera que si el importe no alcanza a esa cantidad no vale la pena que se moleste en pasarle la cuenta a la compañía.

Usted debe hacerse cargo de ese monto en **cada siniestro.** De manera que el procedimiento habitual —aunque ilegal— es el dejar que se acumulen unos cuantos bollos antes de acudir al chapista. Pero si la compañía descubre que los deterioros no son atribuibles al mismo incidente —por ejemplo: abolladuras en lados opuestos del auto— se negará a pagar dentro de su derecho.

Además, las compañías le ofrecen aumentar esa franquicia a cambio de una rebaja en la prima. En recuadro encontrará las rebajas ofrecidas por el aumento de la franquicia (se entiende siempre por sobre el mínimo obligatorio).

Rebaja %	AÑOS Anterior a 1935 $	1936/41 $	1942/49 $	1950/53 $	1954 en adelante $
40	250	350	500	750	1.000
60	750	1.000	1.500	2.250	3.000
80	1.500	2.000	3.000	4.500	6.000
95	3.000	4.250	6.000	9.000	12.000

Conviene recalcar que las tarifas de las compañías de seguros están totalmente uniformadas. Las variantes que pueda encontrar son de condiciones de pago, por ejemplo, pero no en el precio.

CUADRO II

Preguntas para que usted las piense

POLIZA LIMPIA

¿Por qué el prontuario "sucio" —alto promedio de accidentes— **debe pagar lo mismo** que quien tiene el prontuario "virgen"?

¿Por qué el que no permite que nadie maneje su coche y lo cuida como a las niñas de sus ojos **debe pagar lo mismo** que quien se lo confía a su hijo menor de edad con una pasión incontenible por las picadas?

¿Por qué el "conductor de fin de semana" que durante el resto del tiempo deja su auto en el garaje **debe pagar lo mismo** que quien está utilizando continuamente su automóvil?

¿Por qué quien respeta minuciosamente las ordenanzas y reglamentos —y de esa manera está menos expuesto a accidentes— **debe pagar lo mismo** que el transgresor habitual?

¿Por qué una persona seria y responsable cuya prudencia se refleja en su manera de conducir **debe pagar lo mismo** que un alocado?

¿Por qué si hay estadísticas de que determinadas edades o profesiones son indudablemente menos proclives a sufrir accidentes, quienes están en esas categorías **deben pagar lo mismo** que los demás?

Las estadísticas señalan una mentira individual, pero una verdad de conjunto. Y las compañías de seguros manejan su negocio sobre la base de estadísticas.

¿Por qué, entonces, no afilan el lápiz y con datos que están a su disposición realizan un análisis que les permita determinar quiénes son los que **no deben pagar lo mismo** y lo ponen en práctica?

En otros países se hace, ¿por qué no aquí?

CUADRO III

EL CAMINO DE LA PRIMA AL PREMIO

Prima		$ 25.000.—
Recargo Resoluciones Nos. 3738 y 3827	20 %	„ 5.000.—
Decreto 8312/48	4 %	„ 1.000.—
Derecho de emisión de póliza		„ 700.—
Subtotal		$ 31.700.—
Impuestos internos	10,50 %	„ 3.329.—
Sellados nacionales	1 %	„ 317.—
Sellados provinciales (agregar los que rigen para el domicilio respectivo)		
PREMIO		$ 35.346.—

Para primas superiores a $ 250.000.—, el recargo es 19 % en vez de 20 %.

DERECHO DE ENDOSO

Se fija un Derecho de endoso de pesos 100.—, aplicable en todos los casos que den origen a un cobro o devolución de prima.

https://argentoteca.blogspot.com

ROAD TESTS

Los Road Tests de la revista PARABRISAS se han publicado en el orden que se da a continuación:

El plan de próximas publicaciones de PARABRISAS incluye nuevos Road Tests, que, tal como los ya hechos, analizarán los coches de mayor actualidad: Ford F-100, Valiant III, pick-up Chevrolet Diesel, DKW Rural y Fisore, Isard 1200, Renault R4, pick-up Gladiator, etc. De este modo, a través de sus páginas, desfilará la producción automovilística nacional analizada técnicamente.

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW Auto Union 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick Up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Royal T 700	Nº 24
Valiant V 200	Nº 25
Fick Up D-100	Nº 27
Cadillac e Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7 E 7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick Up Argenta	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37
Peugeot 404	Nº 38
Rastrojero	Nº 39
Kombi Isard 700	Nº 40
Ford Falcon 63	Nº 41
Fiat 1500	Nº 42
Rambler Classic	Nº 43
Chevrolet Super	Nº 44

Antes de que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar, para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros.

Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a:

RYELA

Piedras 113 Capital Federal
T. E. 30-8022

Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlos, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10.— el ejemplar.

PARA UD. QUE MANEJA PERSONALMENTE SU PROPIO AUTOMOVIL

ASSICURAZIONI GENERALI

le ofrece
NUEVAS VENTAJAS!
en una moderna técnica de seguros
DESCUENTOS ESPECIALES POR
profesión
estado civil
edad

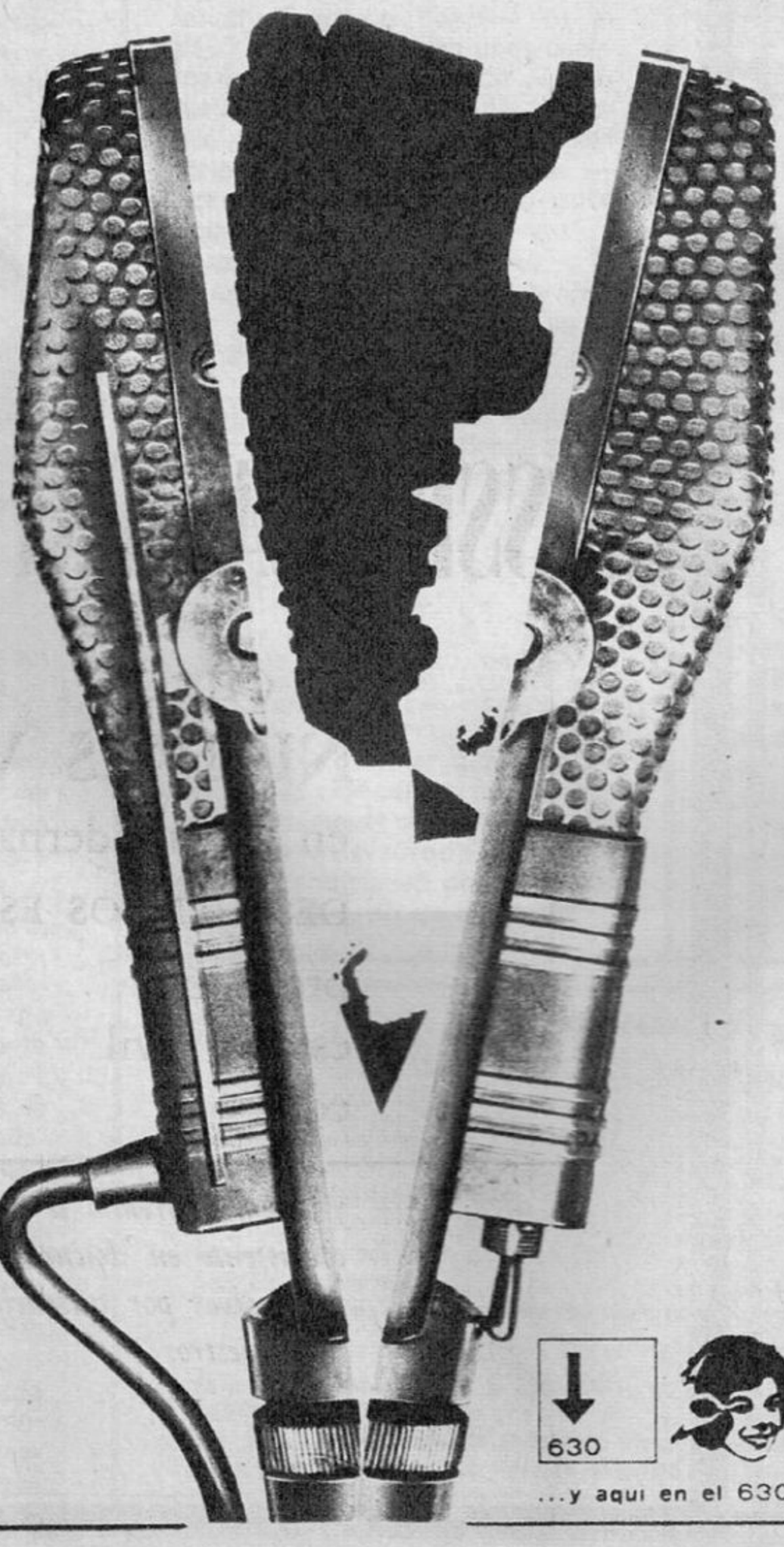
y ademas premio a la póliza limpia consistente en descuentos progresivos por ausencia de siniestros

https://argentoteca.blogspot.com

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

ahora cubrimos
todo el país con
el aporte de nuevos
equipos técnicos



630

...y aquí en el 630 esta RADIO RIVADAVIA

HEMISUR

https://argentoteca.blogspot.com

A LA CONQUISTA DEL CAMPEONATO MUNDIAL...

por JUAN ROGLIATTI

Con la carrera de Montecarlo del 10 de mayo, se largó el campeonato mundial de pilotos para 1964. Este año son once las carreras con puntos para designar al campeón que deberá heredar el título de Jim Clark, a no ser que el mismo lo gane de nuevo. El calendario está bien completo y hay varias carreras que se disputan ahora fuera de Europa, y hasta en Europa misma el GP de Austria es una novedad.

El reglamento en vigencia para la fórmula 1 establece que en el caso de las once carreras a disputarse, se tomarán en cuenta los resultados obtenidos por cada corredor en no más de seis pruebas, pudiendo elegirse por supuesto los mejores.

Los puntos se otorgarán de la siguiente forma en cada carrera: 9 puntos al primero; 6 al segundo; 4 al tercero; 3 al cuarto; 2 al quinto y 1 al sexto clasificado. Para completar este resumen esquemático del campeonato mundial de conductores (y copa de fabricantes) diremos que los coches de fórmula 1 actuales deben responder a dos limitaciones fundamentales: la cilindrada del motor no debe exceder de 1500 cc. de cilindrada (sin compresor), y el combustible a usar será nafta de 100 octanos. El peso del coche no será inferior a 450 kilogramos con aceite y agua, pero sin nafta.

A pesar de la gran libertad que deja el reglamento, los coches actuales de carrera son asombrosamente semejantes entre sí: el hecho de que Ferrari, BRM, Lotus, Brabham y Cooper hayan adoptado las mismas soluciones mecánicas y casi exactamente las mismas dimensiones, sin hablar de los accesorios que son los mismos para todos, demuestra una sola cosa, eso es que hemos llegado al límite máximo de las posibilidades humanas. En otros tiempos hemos visto coches con motores adelante o atrás, coches con y sin compresor, coches con las más variadas soluciones para las suspensiones, todos ellos compitiendo con posibilidades parejas, y la victoria le tocaba un año a una marca y otro a la adversaria, cuyos coches eran muy diferentes entre sí. Hoy en día esto es imposible porque se ha demostrado que, con esta fórmula al menos, la única forma posible es la conocida; una serie de condiciones de equilibrio, de peso, y de aprovechamiento de la potencia del motor haría instantáneamente un perdedor de un coche distinto. Así los pilotos han perdido gran parte de sus rasgos particulares de manejo para transformarse en parte misma de la máquina en la que se introducen ajustadamente.

En el Gran Premio de Mónaco, ganado por Graham Hill con BRM, se vio que en muchas vueltas el grupo de pilotos de primera línea, con excepción de uno, se mantenían unidos a escasos metros; la excepción era naturalmente Clark, quien es el hombre que más que otro se ha identificado con la máquina; hoy en día, si la máquina resiste, no hay quien pueda ganarle a Clark, pero hay, por supuesto, pilotos cuya habilidad estriba en la permanencia al acecho, esperando que algo falle en la Lotus del campeón del mundo; y en las carreras de ahora una falla, aunque pequeña, pero que obligue a una detención en el box, significa la pérdida del primer puesto; éste es tal vez, uno de los mayores defectos de la actual fórmula de carrera, que quita espectacularidad y reduce las posibilidades de algunos coches.

Sin grandes cambios, los Cooper y Lotus respecto de los modelos del año pasado, algo modificados los BRM y Brabham, y el Ferrari con el motor de 8 cilindros en V que lo pone a la par de los ingleses, a la espera que lleguen las amenazadoras Honda japonesas con el motor transversal de doce cilindros en V; sí y cuando los japoneses podrán hacer algo, es cuestión de tiempo para ver qué pasa.

Los coches no parecen muy cambiados respecto de 1963, y sin embargo a poco que miremos nos quedaremos asombrados por la forma que han adquirido en pocos años: pongámoslos al lado de una Alfetta, de una Ferrari dos litros o de un BRM de 2500 c.c.: uno de esos coches parecerá una carreta al lado de uno de los bólidos de ahora, que con un motor más chico han batido todos los récords existentes; el secreto

La nueva Ferrari F. 1. V-8, al volante John Surtess el "capo squadra".

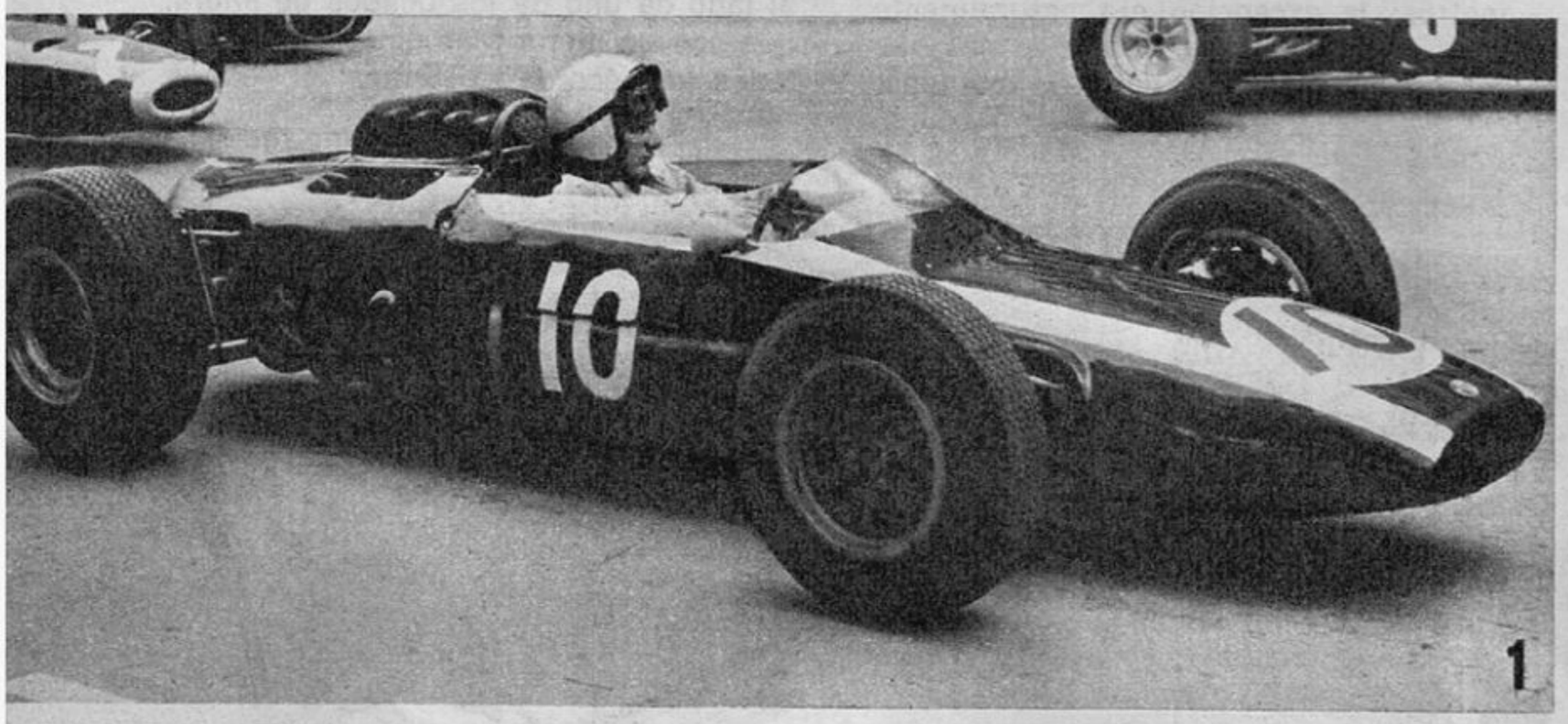
https://argentoteca.blogspot.com

A LA CONQUISTA DEL CAMPEONATO MUNDIAL...

está en parte en los motores que han alcanzado potencias específicas nunca imaginadas, cercanas a los 150 HP/ litro y esto sin recurrir a combustibles raros sino a nafta del tipo llamado "súper" en Europa, o sea con 100 octanos. Tampoco hace falta algún artificio mecánico como pudo ser el mando desmodrómico de las válvulas, ya que con resortes espirales los motores aguantan perfectamente a más de 11 mil vueltas; el secreto está en mejores aceros para los resortes y perfiles de las levas calculados mejor para dar una aceleración uniforme. Pero indudablemente el progreso más importante ha sido logrado en lo que respecta a la estabilidad del coche, o sea que ahora se toman las curvas mucho más fuerte que antes, más rápidos, estaríamos por asegurar, que lo que permite la adherencia normal de los neumáticos. Aquí está el secreto: el diseño actual de los coches de carrera pone el piloto y el motor bien cerca y al centro, con los tanques de nafta al lado y debajo del piloto mismo (es costumbre casi general que ahora no se use más asiento, y el piloto va casi acostado en una especie de bañera de doble pared que sirve de tanque de nafta). De esta manera, todos los pesos principales están concentrados en la proximidad del baricentro del coche y el momento de inercia centrífugo (que es el que crea la inestabilidad en curva) es mínimo. Además, por medio de miles de pruebas, cada constructor ha logrado una suspensión casi perfecta que mantiene las ruedas siempre perpendiculares al piso, con mínimos rebotes por causa de las asperezas del piso; posiblemente el progreso más impresionante ha sido el de los neumáticos; año tras año se han ido reduciendo de diámetro y este año han llegado a la que posiblemente sea la medida última, porque es ya imposible reducir más: en efecto, todos los coches de fórmula uno emplean gomas Dunlop de 13 pulgadas de diámetro y 7 pulgadas de grosor; pero esta última medida no lo dice todo, porque hay que ver el ancho enorme de estas gomas: por lo menos 20 centímetros en la banda de rodamiento y unos 25 ó 26 cm. de ancho total. Las gomas delanteras son de 13 x 6,00 en algunos casos 5,50; ya casi nadie usa la maza central (BRM es uno) y nadie las ruedas de rayos, sustituidas por ruedas de magnesio ultraliviano en cuya aleación se usan metales raros como el circonio para dar dureza.

¿Por qué ruedas tan pequeñas? Bueno, por una parte los métodos de fabricación han mejorado, y ahora se pueden hacer ruedas que soportan la fuerza centrífuga sin perder la banda de rodamiento; pero la historia es otra, porque haciendo las gomas tan anchas y chicas, se obtiene el resultado de que las fuerzas aplicadas en cada punto, tanto las fuerzas resultantes de la centrífuga en curva como los efectos de aceleraciones y frenadas son menores, la goma se calienta menos y por lo tanto se puede emplear un caucho muy blando que "agarra" prácticamente el asfalto del camino; es por eso que dijimos antes, que es probable que el coeficiente de adherencia sea hoy en día y en ciertos casos, superior a 1, permitiendo velocidades en curva muy superiores, aceleraciones sin patinadas y frenadas más potentes.

Los frenos son todos a disco, sea de la marca Dunlop sea Girling; en cuanto a sistema de alimentación y encendido los ingleses emplean uniformemente el Lucas a inyección indirecta y transistores para encendido: esto de transistores es total pues no hay más platinos y el control de la chispa se logra con un disco que lleva unos pequeños imanes en su borde, que al pasar delante de una bobina provocan la necesaria variación de campo que sirve de señal para la chispa; el sistema es complejo y parece sufrir por el calor,



1 Bruce Mac Laren, piloto Nº 1 de Cooper en la línea de largada del Gran Premio de Mónaco, en Montecarlo.

2 La nueva B.R.M. que ganó la primera prueba puntable de 1964 al mando de Granam Hill.

3 Dan Gurney, piloto Nº 2 de la Brabham Racing Organisation.

4 El indiscutido campeón, el superdotado J.m Clark, Nº 1 de Lotus, ganador en Zandvoort.

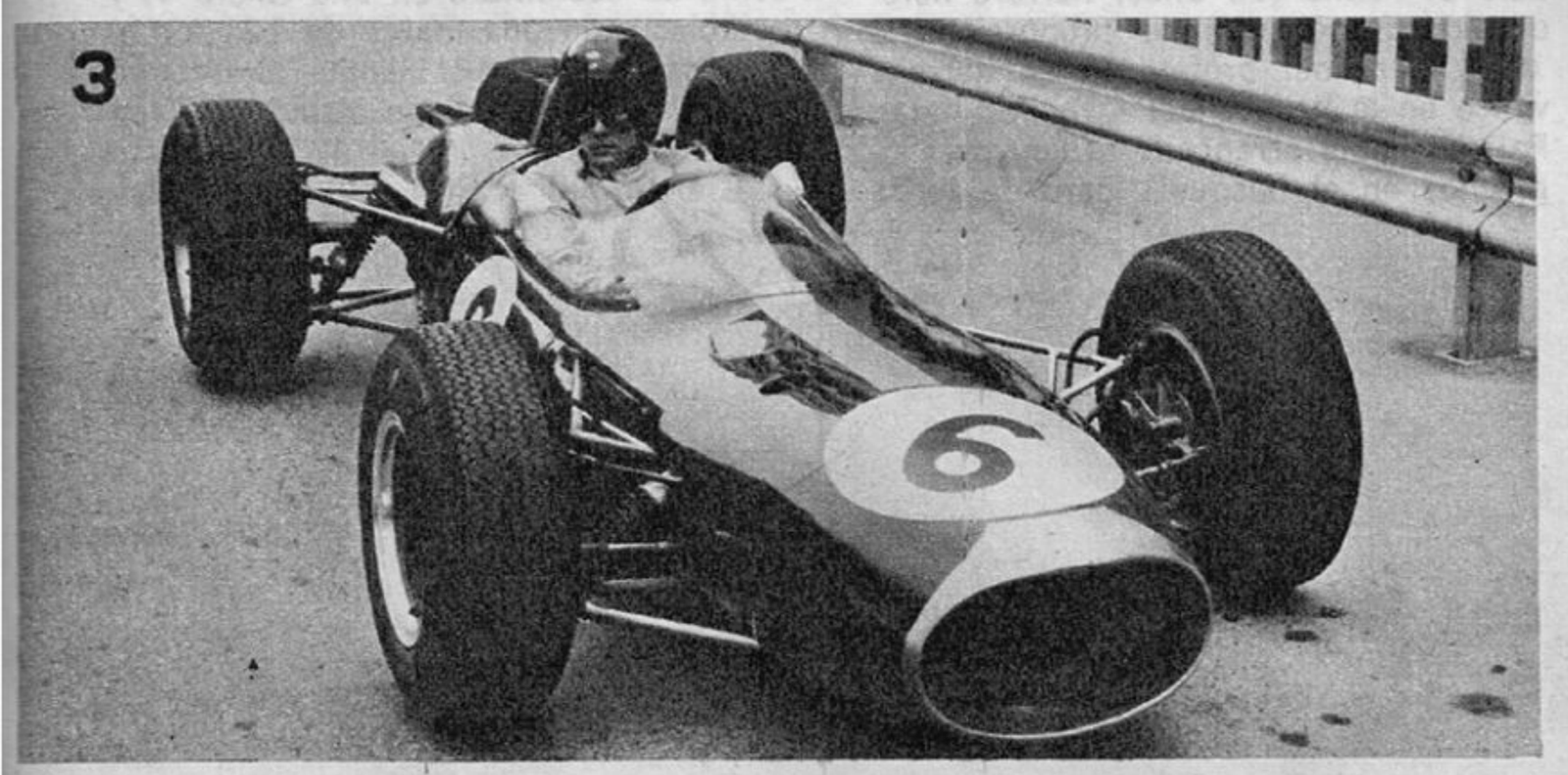
https://argentoteca.blogspot.com

aunque los coches ingleses lo tienen bien a punto. Al contrario, la Ferrari usa el sistema de encendido normal, con la única diferencia de emplear 18 voltios para las bobinas y dos bobinas para los ocho cilindros (cuatro en total porque el encendido es doble) también todos usan bujías de 10 mm. para ahorrar espacio en la cabeza. El sistema de inyección de la Ferrari es el Bosch, a inyección directa en la cámara de combustión, con los inyectores en el cilindro. La inyección de combustible tiene ventajas reales en cuanto a control de la mezzcla y uniformidad de carburación, especialmente en las curvas, donde el efecto de la fuerza centrífuga sobre el nivel de nafta en los carburadores se hace sentir, pero por ahora no se puede pensar en una difusión amplia en los coches de pasajeros por el costo muy superior.

¿Cuál es la opinión que puede darse en este comienzo de campeonato? Aparte de la extraordinaria igualdad entre los coches y la superioridad que nosotros le asignamos al escocés, hay un factor mecánico no despreciable: estos coches de F.1 son máquinas complejas y delicadas como las que más; el hecho de que algunos constructores muy modestos como Cooper y Lotus primero y Brabham ahora hayan podido lograr resultados importantes no cambia la situación: Cooper y Chapman han podido hacer lo que han hecho, gracias al aporte de la fábrica de motores Coventry Climax y a su ingenio extraordinario, que les permitió escalar posiciones y transformarse de artesanos en pequeños industriales; puede que Brabham logre lo mismo, aunque ahora es ya más difícil, porque Brabham también trabaja extraordinariamente bien. Pero no pueden compararse las posibilidades de todos ellos, incluso del mismo Ferrari, con las de BRM que es controlada por la Owen Group, un importante conjunto de fábricas de accesorios, que tienen tantos los medios técnicos como el dinero para mejorar continuamente sus coches.

Extraña el hecho que, entre los componentes del coche, uno de los más simples es el que ha dado más dolores de cabeza, nos referimos al cambio de marchas y en particular al mando; Lotus y BRM han logrado este año un mando satisfactorio aparentemente, pero muchos de los otros coches han tenido problemas; así se ve como las dificultades se desplazan cíclicamente de una zona a la otra del coche, con una misteriosa uniformidad entre medio de coches diferentes y constituidos en lugares apartados entre sí; misterios de la mecánica. *

3



4

LUS
TRA
AUTOMOVILES
HELADERAS
MUEBLES
LAVARROPAS ETC.
Grumele
LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín - LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y encera en una sola operación - LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule y limpia superficies pintadas - CERA PARA LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie pintada.
SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.
GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR
PARABRISAS ⊙ 89

https://argentoteca.blogspot.com

POLEMICA T. N. - T. C. y lo que se vio

El automovilismo nacional vive una época propicia para el desarrollo de los espíritus polémicos. La fórmula de Turismo Nacional —por ejemplo— es un globo que infla mucha gente, y que en mérito a su fuerte volumen va ganando calidad de importante. Se está o no se está con el TN —en cierta forma es lo de menos—, pero de ningún modo se puede negar que existe de frente o de perfil al criterio de todos y que aún sin haber nacido, se trata de un bebé que ya está dando trabajo a las fórmulas madres. La producción de asambleas en gran serie, subraya la certitud de lo dicho.

En la reunión de la Comisión Deportiva Automovilística se vetó el ingreso del periodismo. En el horno, y en secreto, se cocinaban platos picantes: Alberto Gómez vs. Jorge Cupeiro, la advertencia del capitán Gianelli al piloto de Peugeot ("¡Lo voy a suspender seis meses por venir con su abogado!") y quizá alguna repasadita al TN. Por su parte, la Asamblea de la Asociación Corredores de Turismo Carretera se trató de una humareda nicotínica sin conclusiones útiles y de una maratón de 4 horas sin realidades positivas. Este mitin de fumadores fue prácticamente convocado en forma directa por el éxito del Chevrolet-Froilán González en el "petit-campeonato" del Autódromo. Pero al margen de la cuestión, se votó parte del orden del día y se discutió después, para que, con la llegada de varios demorados, muchos se dieran vuelta como un panqueque y se replantearan cuestiones tales como modificar la fórmula B. Los "pequeños detalles" en disputa, de la que no se sacó nada en limpio, quedan reseñados brevemente: los fordistas quieren válvulas a la cabeza, los chevroletistas dicen que hay un Ford inalcanzable... con válvulas laterales. Unos opinan que hay que innovar. Otros —sector respaldado por el mercado negro de repuestos, en general— que las cosas están bien como están. Hubo pareceres tipo: "Cuando se corría con estos autos en 1940, se corría con últimos modelos, ¿por qué no hacerlo ahora?". En resumen: los agencieros y concesionarios, por un lado, y los repuestistas y los doloridos por el otro.

Además, el manoseo sin discriminación de una ponencia incomprensible: "los autos, para correr, tienen que tener chasis". Y la amenaza de cuestionar formalmente cualquier victoria del Chevy II. (¡Oh! En ese caso —y con perdón de las distancias— los constructores de fórmula 1 Grand Prix tenían que haber fusilado por la espalda a Colin Chapman contra el palacio de Buckingham, cuando el Lotus 25 —aceptemos su chasis no convencional como autoportante— comenzó a ganar...). En suma: una bolsa de gatos..., y el ratón no apareció.

Emiliozzi, a quien las asambleas no preocupan, se ocupó en cambio de modificar el color del auto y de pintar letras nuevas en la carrocería. Un millón de pesos al Banco. E inmediatamente Venado Tuerto, ganada de atrás y conformando el parecer de un colega: "Manejar no maneja, pero... ¡Cómo sabe jugar al TC!". Una semana después, Luis Di Palma (19 años, fierrero hereditario, despeinado) le proporciona a 1964 el primer profeta en su tierra y vence en la prueba del Arrecifes natal. Pairetti había arrancado al son de "juguemos en el bosque", pero de todas maneras salió segundo. Emiliozzi suspira de satisfacción en Indianápolis. El Dodge de Ciani se rompe por segunda vez en siete días: más sobre resistencia de metales. El Chevy II, kaputt, misterio y proyectos.

Por su parte, la entidad que agrupa a los pilotos de Mecánica Nacional plantea a los clubes organizadores una cuota mínima de premios por competencia. ($ 540.000, más primas de largada y gastos de traslado). De resultas, cada carrera costará cerca del millón de pesos. En Marcos Juárez desistieron (3-V-64). Es un precedente. Pueden pasar cosas...

El panorama del TM está un tanto diluido en las idas y las vueltas provocadas por el Turismo Nacional. Luego de San Pedro no se registraron trascendencias de mención, excepto las Seis Horas de Peugeot en Tandil. Villanueva les ganó a los Peugeot con un Alfa Romeo, y Gainza Paz a los DKW con el Mini-Cooper. Por lo demás, varios pilotos están a punto de ingresar al T.C. y se digita una impasse bien notable, como si se esperaran las resoluciones de la C.D.A. en su reunión de julio.

Mientras tanto, los dirigentes de A.P.A.T., trabajan en un proyecto acariciado hace tiempo: 24 horas para T.M. utilizando el Autódromo Municipal y parte de la Avda. Gral. Paz.

En el plano internacional, nuestro compatriota Benedicto Caldarella venció por segunda vez en Europa, viajando como de costumbre en una Gilera 4, y estableciendo una marca de 121 k.p.h. y fracción para 44 vueltas al circuito de Vallelunga, donde se disputó el Gran Premio de Roma.

Graham Hill (BRM) y Jim Clark (Lo-

Primera vuelta del G. P. de Holanda con Clark al frente.

El futuro campeón mundial Caldarella en acción en Vallelunga.

https://argentoteca.blogspot.com

durante el mes

tus-Climax) vencieron respectivamente en Montecarlo y Zandwoort, las dos primeras competencias por el Campeonato Mundial de Conductores, mientras que Scarfiotti - Vaccarella, conduciendo una Ferrari prototipo, se adjudicaron los 1.000 kilómetros de Nürburgring. En esta prueba, nuestros compatriotas Nasif Stéfano y Andrea Vianini se clasificaron quintos en la categoría 4 (hasta 2.000 c. c.) conduciendo un Porsche 904.

El 30 de mayo, A. J. Foyt prolongó, al menos por un año más, la hegemonía del diseño tradicional para Indianápolis, adjudicándose la versión 1964 de las famosas "500 Millas". Los vehículos de propulsión trasera y motor en popa no tuvieron desempeño afortunado, desvirtuando los pronósticos que sindicaron a Jim Clark como favorito. Luego del accidente donde perdieron la vida Eddie Sachs y Dave Mc.Donald se habló de suprimir la nafta como combustible, reemplazándola por alcohol metílico, acordándole a la nafta la principal responsabilidad de la catástrofe. Lo que nosotros creemos, es que la causa principal de los accidentes que caracterizan a Indianápolis, reside en la pista en sí misma, que según nuestro criterio ya hace 20 años es obsoleta. Como referencia acotamos que en todas las carreras europeas se utiliza reglamentaria y exclusivamente nafta de 100 octanos, sin que por ello se registren situaciones análogas, tan frecuentemente como suceden en la famosa pista de Indiana.

El espacio se termina. Es la lucha entre la medida tipométrica y la nobleza periodística. *

Gran revelación y muy buen volante: Luis Di Palma.

GEMA PROPAGANDA

como se peina ud. señor?

Se lo preguntamos porque el tipo de fijador puede tener mucho que ver con el tipo de cabello y de peinado..

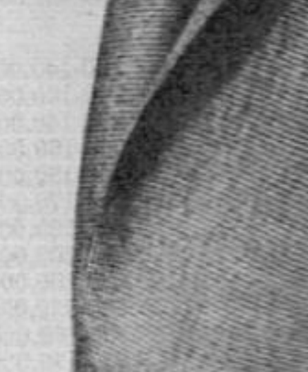
YORK le ofrece dos tipos de fijador, realmente únicos en su clase. Pruébelos... y elija el suyo.

¡Será siempre el mejor fijador para el hombre de hoy!

EL NUEVO FIJADOR SUPER YORK

De fórmula integral con nuevos ingredientes. Otro tipo de fijador para otras preferencias.

EL CLASICO FIJADOR SOLIDO YORK CON CMC



Una calidad ya consagrada, que lo puso definitivamente a la cabeza de los mejores fijadores.

Los dos vienen también en prácticos y económicos sachets. Ahorre adquiriéndolos. Use el Súper o use el Clasico usted también dirá: en fijadores

YO prefiero los de YORK

Productos de Laboratorios Annecy S.A. Distribuidos por Mayón S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Estos precios son reales y reflejan operaciones en firme y no promedios o estimaciones. Si al comprar su unidad usted comprueba diferencias excesivas, debe averiguar si eso se debe a mejoras especiales (tapizado y/o pintura nuevos), al otorgamiento de garantías o a facilidades en la financiación subsiguiente. Pero estos precios son, en general, la más correcta orientación para la compra. Los precios de los autos 0 kilómetro están actualizados al 1º de julio de 1964.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	110.000-120.000	110.000
10 HP.	1948	115.000-120.000	
10 HP.	1949	130.000-140.000	
"125"	1949	130.000	
AUTOAR			
Rural	1956/57	130.000-150.000	125.000
Sedan	1956/57	140.000-160.000	
Rural	1958/59	150.000-180.000	150.000
Sedan	1958/59	160.000-180.000	
Rural	1960	170.000-200.000	
Sedan	1960	190.000-210.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	220.000-250.000	230.000
4 cilindros	1961	250.000-280.000	
4 cilindros	1962	280.000-310.000	300.000
6 cilindros	1962	300.000-330.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	250.000-270.000	280.000-300.000
Isabella	1957/58	270.000-310.000	300.000-330.000
Isabella	1959/60	300.000-350.000	310.000-330.000
Isabella	1961	370.000-400.000	390.000-410.000
BUICK			
4 puertas	1940	130.000-140.000	
Coupé sedan	1940	130.000-160.000	140.000
Coupé convertible	1940	120.000-140.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
Aerosedan	1942	130.000-150.000	
Super 2 puertas	1946/47	140.000-170.000	
Super 4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Super 4 puertas	1948/49	170.000-200.000	
Super 2 puertas	1950	180.000-200.000	
Super 4 puertas	1950	200.000-220.000	
Dynaflow 2 puertas	1951	140.000-160.000	
Dynaflow 4 puertas	1951	150.000-170.000	160.000
Super 4 puertas	1954	300.000-330.000	
Super 4 puertas	1956	400.000-430.000	
Special 2 puertas	1957	450.000-500.000	
Super 4 puertas	1957	470.000-500.000	
Super 4 puertas	1958	500.000-540.000	
Super 4 puertas	1959	550.000-590.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-760.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
Coupe sedan	1940/41	130.000-150.000	
Coupe convertible	1941	130.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
Coupe sedan	1942	140.000-160.000	
4 puertas c. mec.	1946/47	160.000-190.000	
4 puertas c. aut.	1946/47	150.000-170.000	
Coupé sedan c. aut.	1946/47	150.000-180.000	
Sedanette	1948	180.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1949	170.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puertas c. aut.	1951	280.000	260.000
4 puertas	1953	320.000-350.000	
Coupé De Ville	1953	380.000-420.000	
4 puertas c. aut.	1954	440.000-480.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-540.000	
4 puertas c. aut.	1954	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1956	560.000-580.000	
Coupé De Ville	1957	600.000-630.000	
4 puertas c. aut.	1958	730.000-750.000	
Coupé De Ville	1959	850.000-870.000	
4 puertas c. aut.	1959	840.000-880.000	
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	150.000-160.000
2 CV	1958	160.000-180.000	
2 CV	1960	190.000-210.000	190.000
2 CV	1961	200.000-230.000	200.000
2 CV	1962	230.000-250.000	240.000
2 CV	1963	260.000-290.000	
2 CV	1964	320.000	
CHEVROLET			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	
Coupé convertible	1940	130.000-150.000	
Coupé sedan	1940	170.000-200.000	
4 puertas	1941/42	180.000-200.000	
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
Coupé sedan	1941	150.000-190.000	
Coupé convertible	1941	140.000-160.000	
2 puertas	1946/47	220.000-260.000	
4 puertas	1946/47	250.000-290.000	230.000
Coupé convertible	1946/47	250.000-280.000	260.000-280.000
Coupé sedan	1946/47	280.000-320.000	
Fleetline	1947	300.000-340.000	310.000
Coupé sedan	1948/49	330.000-360.000	290.000-310.000
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
Coupé sedan	1950	360.000-380.000	310.000
4 puertas	1950	270.000-320.000	
Coupé sedan	1951	400.000-430.000	
2 puertas	1951	300.000-340.000	
4 puertas	1951	340.000-380.000	
Coupé sedan	1952	370.000-400.000	350.000
4 puertas	1952	370.000-390.000	
4 puertas	1953	390.000-420.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1955	480.000-500.000	380.000
B. Air 8 cil. c. aut.	1955	450.000-490.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1956	530.000-560.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1956	520.000-550.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1957	520.000-560.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1957	510.000-550.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1958	680.000-700.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1958	690.000-720.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1958	730.000-760.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1958	650.000-680.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1959	700.000-760.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1959	740.000-780.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1960	850.000-900.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1960	800.000-850.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1961	930.000-960.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751
T. E. 89-0696 al 99

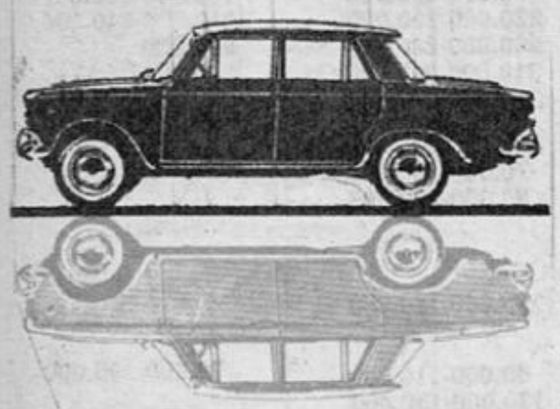
CHEVROLET Super 64

PICK-UP CHEVROLET 64
AMPLIAS FACILIDADES • AUTOMOVILES USADOS • PERMUTAS
SOLICITE VENDEDOR TELEFONICAMENTE

https://argentoteca.blogspot.com

el 1500

imagen de gran clase



VELOZ: 150 km/h.

ECONOMICO: 200 km. con 20 lts de nafta.

SEGURO: frenos delanteros "a disco"

ROBERTO J.
PEDELABORDE
FIAT
AV. MITRE 2199 TEL. 740-2761
SERVICE AV. MITRE 351
TEL. 740-1293 - MUNRO

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Impala 8 cil. c. aut.	1961	930.000-970.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1962	1.050.000-1.150.000	1.100.000
Impala 8 cil. c. aut.	1962	1.150.000-1.300.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1962	1.100.000-1.250.000	
"400"	1962	630.000-650.000	620.000-650.000
"400"	1963	650.000-680.000	670.000-680.000
"400"	1964	700.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1946	150.000-170.000	
4 puertas 6 cil.	1947	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1948	160.000-190.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-200.000	
4 puertas 8 cil.	1950	180.000-220.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
Imperial 8 cil.	1954	220.000-230.000	240.000
CISITALIA			
Coupé Sport c. (850)	1961/62	340.000-360.000	
Coupé Sport a. (850)	1961/62	340.000-370.000	
DE CARLO			
200 minicar	1959	40.000- 50.000	
600	1960	150.000-170.000	160.000
700	1960	170.000-190.000	180.000
700	1961	200.000-230.000	
700	1962	230.000-250.000	
700	1963	250.000-280.000	
Coupé BMW (impor.)	1961	260.000-300.000	290.000
DE SOTO			
2 puertas	1940/41	120.000-130.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puert. Fluid Drive	1946	150.000-180.000	160.000
4 puertas (chico)	1946	170.000-190.000	
4 puert. Fluid Drive	1947	160.000-190.000	
4 puertas (chico)	1947	180.000-200.000	
4 puertas	1951	260.000-290.000	
Coupé Sportman	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1953	280.000-320.000	
Rural 8 cil.	1954	320.000-360.000	
4 puertas 8 cil.	1956	400.000-430.000	
Rural 8 cil.	1956	390.000-420.000	
DI TELLA			
1500	1960	420.000-430.000	400.000-420.000
1500	1961	430.000-480.000	450.000-470.000
1500	1962	490.000-520.000	500.000
1500	1963	530.000-560.000	540.000-560.000
D. K. W.			
4 puertas	1956	230.000-250.000	
Coupé sedan	1956	260.000-280.000	
4 puertas	1958	270.000-300.000	280.000
Sedan 1000 4 puert.	1960	370.000-400.000	390.000
Sedan 1000 4 puert.	1961	420.000-440.000	
Sedan 1000 4 puert.	1962	430.000-480.000	460.000-470.000
Rural 1000	1962	460.000-480.000	
Sedan 1000 4 puert.	1963	500.000-530.000	510.000
Rural 1000	1963	540.000-560.000	
DODGE			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puert. Fluid Drive	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas (chico)	1946/47	180.000-200.000	
4 puertas	1950	200.000-230.000	
Coupé sedan	1951	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
4 puertas	1956	380.000-400.000	
Rural 8 cilindros	1956	340.000-360.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Ika	1957	170.000-210.000	
Ika	1958	210.000-250.000	230.000
Ika	1959	230.000-260.000	240.000-260.000
Ika	1960	270.000-300.000	280.000
Ika	1961	300.000-330.000	
Ika	1962	320.000-350.000	340.000-360.000
Ika	1963	400.000-420.000	
FIAT			
Topolino 2 puertas	1940	50.000- 70.000	
Topolino 2 puertas	1946	60.000- 70.000	
1100 4 puertas	1947	120.000-150.000	
1400 4 puertas	1951	140.000-170.000	
1900 4 puertas	1954	180.000-210.000	
1100 4 puertas	1956	200.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-250.000	
500 2 puertas	1958	160.000-190.000	160.000-180.000
600 2 puertas	1958	170.000-200.000	
1100 4 puertas	1958	230.000-260.000	240.000
600 2 puertas	1960	220.000-240.000	210.000-230.000
1100 4 puertas	1960	320.000-350.000	340.000
750 2 puertas	1961	250.000-270.000	250.000
1100 4 puertas	1961	350.000-390.000	380.000-390.000
750 2 puertas	1962	290.000-330.000	300.000
1100 4 puertas	1962	440.000-470.000	460.000
750 2 puertas	1963	330.000-370.000	340.000-360.000
1100 4 puertas	1963	490.000-510.000	490.000
1500 Gran Classe 4 p.	1963	620.000-640.000	630.000

sepa ud.!

Sepa como puede tener ahora... lo que hasta ahora no pudo tener: Su automovil. Su camion. Su tractor. en las marcas que usted elija, TOTALMENTE EN CUOTAS, utilizando los planes de Ahorro y Prestamo para el Automotor, de CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

CREDITO	CUOTAS
m/n 200.000	m/n 2.000
m/n 300.000	m/n 3.000
m/n 400.000	m/n 4.000
m/n 500.000	m/n 5.000
m/n 1.000.000	m/n 10.000

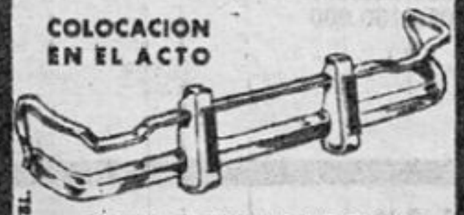
La solucion a su problema es:

CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.
informese en nuestro local
Viamonte 1703

PROTEJA SU AUTOMOVIL
CON LAS ELEGANTES Y SOLIDAS

DEFENSAS
PULETTI

COLOCACION EN EL ACTO



CON LA GARANTIA DE PULETTI

CROMADO DE ACCESORIOS EN GENERAL

PULETTI y Cía.
50 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVIL
SALGUERO 642-50

su problema ya tiene solución
en el
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES de
ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

préstamos prendarios
saldos de precio
soluciones sobre ejecuciones prendarias
financiación de reparaciones
devoluciones de chapas
pagos de patentes
bajas
transferencias
y todo lo concerniente al automotor
en
ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES
ahora en San Juan 3321 Tel. 93-9836

PARABRISAS ⊙ 93

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
FLYING STANDARD			
8 HP.	1947	100.000-110.000	
FORD			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	150.000-180.000	
Coupé sedan	1940	180.000-210.000	
Coupé convertible	1940	150.000-170.000	
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	170.000-210.000	200.000-220.000
Coupé sedan	1941/42	220.000-250.000	
Coupé convertible	1941/42	200.000-230.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	
Coupé sedan	1946/47	300.000-350.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-280.000	
Rural	1946	150.000-180.000	
4 puertas	1948/49	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
2 puertas	1951	240.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
2 puertas	1952	280.000-320.000	300.000
4 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	300.000-340.000	
4 puertas	1954	320.000-360.000	
Coupé sedan	1954	350.000-390.000	
4 puertas	1955	400.000-440.000	
Coupé sedan	1955	420.000-450.000	
Prefect	1956	200.000-220.000	205.000
Anglia	1956	190.000-220.000	
Fairl. 6 c. c.mec. 4 p.	1957	560.000-600.000	540.000
Fairl. 6 c. c.mec. 2 p.	1957	550.000-580.000	
Fairl. 8 c. c.aut. 4 p.	1958	600.000-650.000	
Galaxie 6 c.mec. 4 p.	1960	750.000-820.000	800.000
Galaxie 6 c.mec. 2 p.	1960	750.000-800.000	
Galaxie 8 c.aut. 4 p.	1960	740.000-800.000	
Galaxie 6 c.mec. 4 p.	1961	830.000-880.000	
Galaxie 8 c.aut. 4 p.	1961	830.000-860.000	
"Falcon" 6 cil. 4 p.	1962	590.000-650.000	610.000-630.000
"Falcon" 6 cil. 4 p.	1963	650.000-680.000	660.000-670.000
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-120.000	
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
2 puertas	1960	140.000-160.000	
G. W.			
4 puertas	1962	220.000-240.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	210.000
1100 2 p. Rural	1961	210.000-240.000	220.000
HENRY - J			
2 puertas	1951	130.000-160.000	
HEINKEL			
microcoupé	1958/59	70.000- 90.000	80.000- 95.000
microcoupé	1960/61	80.000-110.000	90.000
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	140.000-160.000	150.000
4 puertas	1956	200.000-230.000	
Rural	1956	200.000-230.000	
4 puertas	1961	390.000-420.000	400.000
HUDSON			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	110.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas	1948	150.000-160.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	130.000-160.000	
4 puertas	1954	180.000-200.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-110.000	
400	1960/61	100.000-140.000	
700	1960/61	170.000-200.000	190.000-200.000
700	1962	220.000-250.000	210.000-240.000
700 Rural	1962	260.000-280.000	270.000
700	1963	310.000-330.000	
700 Rural	1963	330.000-340.000	310.000-330.000
ISETTA			
300	1958	70.000- 90.000	
300	1959/60	80.000-110.000	
JAVELIN (Jowet Javelin)			
4 puertas	1951	120.000-150.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-110.000	70.000- 90.000
Ika	1957	130.000-150.000	
Ika	1958	150.000-170.000	150.000
Ika	1959	170.000-190.000	
Ika	1960/61	190.000-230.000	
Ika	1962	220.000-250.000	240.000
KAISER			
Frazer	1947	120.000-130.000	
Kaiser	1947	120.000	
Manhattan	1955	200.000-230.000	210.000
Carabela	1958/59	260.000-300.000	260.000-290.000
Carabela	1960	290.000-310.000	280.000-300.000
Carabela	1961	300.000-330.000	300.000-320.000
Rambler Custom	1962/63	560.000-600.000	560.000-590.000
Rambler Ambassad.	1962/63	600.000-630.000	610.000
Rambler Cross-Count.	1962	540.000-580.000	
Rambler Cross-Count.	1963	580.000-600.000	
LANCIA			
4 puertas	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1941	150.000-170.000	
LINCOLN			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940	120.000-140.000	
Coupé sedan	1940	130.000-150.000	
Coupé convertible	1940	110.000-130.000	
2 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Coupé sedan	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas	1951	170.000-200.000	
4 puertas	1956	380.000-410.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	160.000-180.000	
4 puertas diésel	1951	170.000-210.000	
Rural diésel	1951	170.000-200.000	
170 diésel 4 puertas	1953	270.000-300.000	
Rural diésel	1953	270.000-300.000	290.000
4 puertas naftero	1953	200.000-230.000	
220 diésel 4 puertas	1953	250.000-280.000	270.000
300 diésel 4 puertas	1953	250.000-290.000	
170 diésel 4 puertas	1954	340.000-380.000	
170 diésel 4 puertas	1955	350.000-390.000	
180 naftero 4 puertas	1955	320.000-360.000	
180 diésel 4 puertas	1955	360.000-400.000	
219 naftero 4 puertas	1959	770.000-790.000	
220 S 4 puertas	1959	870.000-900.000	
220 S 4 puertas	1960	1.100.000-1.200.000	1.250.000
220 SE 4 puertas	1961	1.350.000-1.500.000	
220 SE 4 puertas	1962	1.600.000-1.800.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	120.000-140.000	
4 puertas	1940	140.000-160.000	

EDDIE

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

MAGNETTE - TRAVELLER - DI TELLA 1500 - ARGENTA

DI TELLA

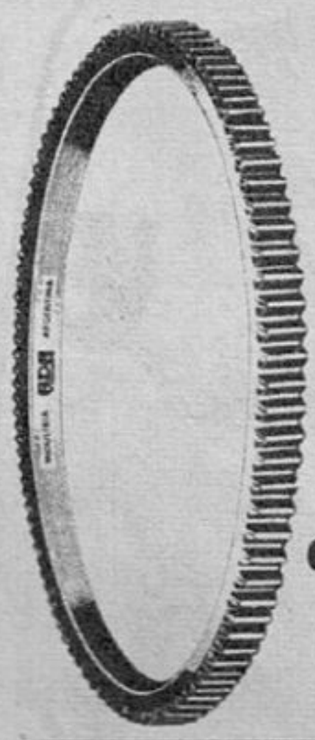
● SERVICE AUTORIZADO
● REPUESTOS LEGITIMOS

"UNA TRAYECTORIA EN EL AUTOMOTOR"

Bdo. de IRIGOYEN 1051 - 26 - 6652 - 8754

https://argentoteca.blogspot.com

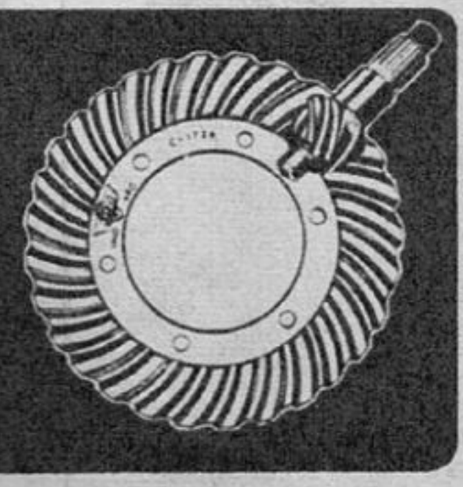
MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Coupé sedan	1940	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	320.000-360.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-280.000	
4 puertas	1949	270.000-300.000	
4 puertas	1950	300.000	
Monterrey 2 puertas	1951	260.000-290.000	
Monterrey 4 puertas	1951	280.000-320.000	
Monterrey 4 puertas	1953	300.000-340.000	
Montclair 2 puertas	1954	340.000-370.000	
Monterrey 4 puertas	1956	430.000-470.000	
Monterrey 4 puertas	1957	470.000-520.000	
Montclair 4 puertas	1958	540.000-580.000	600.000
Montclair 4 puertas	1959	600.000-640.000	
Meteor 600 4 puertas	1960	780.000-800.000	
Monterrey 4 puertas	1961	900.000-950.000	
Monterrey 2 puertas	1961	950.000-980.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000- 95.000	
Sport convertible	1947	130.000-145.000	130.000
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-125.000	115.000-120.000
10 HP.	1947	120.000-140.000	130.000
Minor 1000	1956	160.000-180.000	
Minor 1000 Rural	1956	150.000-170.000	
Minor 1000	1960	250.000-280.000	
Minor 1000 Rural	1960	260.000-290.000	270.000
Minor 1000	1961	300.000-320.000	
Minor 1000 Rural	1961	300.000-330.000	
NASH			
2 puertas	1940	90.000-100.000	
4 puertas	1940	110.000-120.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1951	170.000-200.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	110.000
Prinz 34 HP.	1960	160.000-180.000	
Prinz 34 HP.	1961	170.000-200.000	190.000
Prinz 34 HP.	1962	200.000-230.000	200.000-210.000
Prinz 34 HP.	1963	260.000	
OLDSMOBILE			
Coupé sedan	1940	130.000	
4 puertas	1940	130.000	
2 puertas	1941/42	120.000-130.000	
4 puertas	1941/42	120.000-140.000	
4 puertas	1946/47	170.000-210.000	
Coupé sedan	1946/47	190.000-220.000	
Sedanette	1947	200.000-230.000	
4 puertas	1948/49	210.000-240.000	
4 puertas	1950/51	230.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	370.000-400.000	
Coupé sedan c. mec.	1955	350.000-400.000	
"88" 4 puertas	1956	450.000-480.000	
"88" coupé sedan	1957	550.000-600.000	
OPEL			
Kapitan 4 puertas	1947	110.000-130.000	
Rekord 2 puertas	1956/57	240.000-280.000	260.000-280.000
Rural	1956/57	250.000-280.000	250.000
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	330.000
Rural	1958	340.000-370.000	360.000
Rekord 2 puertas	1959	380.000-400.000	
Rural	1959	370.000-410.000	380.000
Rekord 2 puertas	1960	390.000-420.000	
Rekord 4 puertas	1960	400.000-440.000	410.000
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-520.000	
Rekord 2 puertas	1961	430.000-460.000	
Rural	1961	520.000-540.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	100.000	
Coupé sedan	1940	95.000	
Clíper 4 puertas	1946/47	130.000-160.000	
4 puertas	1950	140.000-170.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-230.000	200.000
403	1956/57	340.000-380.000	340.000-370.000
403	1958/59	390.000-430.000	400.000-420.000
403	1960	460.000-490.000	460.000-480.000
403	1961	500.000-540.000	500.000-545.000
403	1962	560.000-590.000	560.000-590.000
404	1962	620.000-650.000	615.000-640.000
403	1963	640.000-670.000	650.000-660.000
404	1963	650.000-680.000	
404 Rural	1963	700.000-725.000	
PLYMOUTH			
4 puertas	1940/41	120.000-150.000	
2 puertas	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas	1946/47	180.000-220.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-240.000	
4 puertas	1949	220.000-260.000	
4 puertas	1951	260.000-300.000	



...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.



PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.

UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

máxima protección para su motor con

MOTALOY

pues mientras Ud. maneja

- Descarboniza y dá plena compresión
- Remetaliza cilindros y pistones
- Reajusta a nuevo los cilindros, aros y válvulas.
- Economiza aceite y combustible

IMPORTADO DE EE. UU.!

monroe

En venta en las principales casas del ramo y en Cía. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S. A. C. I. sus Representantes exclusivos.

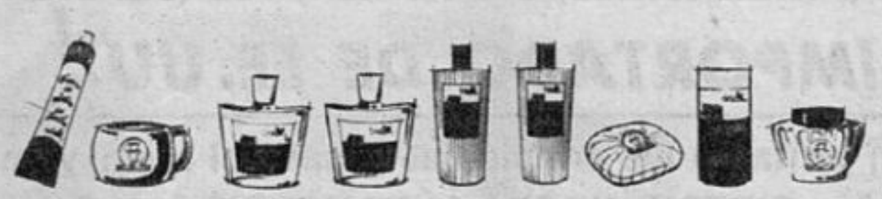
Bmé. Mitre 559 - Tel. 30-3100/5100
HAY ZONAS DISPONIBLES EN EL INTERIOR

https://argentoteca.blogspot.com

PARA UN
HOMBRE DE
SU POSICION...

JOHN BARKER

COLONIA IMPERIAL EXTRA - COLONIA LAVANDA (Tipo Inglesa) - LOCION BAY RHUM - LOCION PARA AFEITARSE CON MAQUINA ELECTRICA - LOCION PARA DESPUES DE AFEITARSE - CREMA DE AFEITAR SIN BROCHA - POLVO ANTISUDORAL - FIJADOR PARA EL CABELLO - JABON DE TOCADOR



Distribuidores: TROPICO S.A.
Rosario 101 - T.E. 90-7086 - Bs.As.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1954	320.000-360.000	
4 puertas	1956	400.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
4 puertas	1959	440.000-470.000	
Rural 8 cil. c.aut.	1961	450.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940/41	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	160.000-190.000	
Coupé sedan	1946/47	170.000-200.000	
Sedanette	1947	180.000-200.000	
4 puertas	1948/49	200.000-220.000	
4 puertas camb. aut.	1951	240.000-260.000	240.000
4 puertas camb. mec.	1951	300.000-330.000	310.000
Coupé sedan c.aut.	1951	250.000-290.000	
4 puertas camb. aut.	1954	320.000-350.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-110.000	
4 puertas	1951	110.000-120.000	
Dauphine 4 puertas	1958	140.000-160.000	
Dauphine 4 puertas	1960	190.000-220.000	220.000
Dauphine 4 puertas	1961	240.000-270.000	250.000-260.000
Dauphine 4 puertas	1962	270.000-300.000	270.000-290.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000-360.000	330.000
Dauphine 4 puertas	1963	320.000-350.000	
Gordini 4 puertas	1963	390.000-430.000	390.000-410.000
RILEY			
1500 4 puertas	1947	120.000-140.000	
2500 4 puertas	1947	150.000-170.000	160.000
SIMCA			
4 puertas	1955	170.000-220.000	200.000
Rural	1955	180.000-210.000	190.000
4 puertas	1956	190.000-210.000	
Rural	1956	180.000-200.000	
SINGER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	110.000-130.000	
SKODA			
2 puertas	1940	80.000	
4 puertas	1956	160.000-190.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	90.000	
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1946/47	120.000-140.000	
4 puertas	1948	130.000-150.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956/57	230.000-260.000	230.000-240.000
15 M Rural	1956/57	230.000-270.000	240.000
17 M 2 puertas	1958/59	340.000-390.000	
17 M 4 puertas	1958/59	370.000-420.000	380.000-410.000
17 M Rural	1958/59	380.000-410.000	400.000
17 M 2 puertas	1960	420.000-460.000	440.000
17 M 4 puertas	1960	440.000-460.000	450.000
17 M Rural	1960	440.000-470.000	450.000
17 M 2 puertas	1961	460.000-500.000	480.000-500.000
17 M 4 puertas	1961	530.000-560.000	
17 M Rural	1961	540.000-570.000	
17 M 2 puertas	1962	570.000-600.000	570.000
17 M 4 puertas	1962	590.000-620.000	600.000
17 M Rural	1962	600.000-630.000	
VALIANT			
I	1962	620.000-660.000	610.000-640.000
II	1963	650.000-680.000	650.000-670.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
Velox 6 cil. 4 p.	1950/51	150.000-190.000	
Cresta 4 cil. 4 p.	1956	170.000-200.000	
Velox 6 cil. 4 p.	1958	280.000-300.000	270.000
Cresta 4 cil., 4 p.	1958	280.000-300.000	280.000
Victor 4 cil. 4 p.	1958	280.000-310.000	
VOLKSWAGEN			
Export 2 puertas	1951/53	220.000-260.000	240.000-250.000
Export 2 puertas	1956	260.000-290.000	260.000
Export 2 puertas	1957	320.000-350.000	
Export 2 puertas	1958	350.000-390.000	360.000
Export 2 puertas	1959	360.000-400.000	370.000
Export 2 puertas	1960	380.000-430.000	
Export 2 puertas	1961	440.000-480.000	450.000
Export 2 puertas	1962	500.000-550.000	
"1500" 2 puertas	1962	600.000-650.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	220.000-250.000	
4 puertas	1959	380.000-420.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	90.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1947	110.000-130.000	
Aerolark	1951	150.000-180.000	
WOLSELEY			
4 puertas	1947	130.000-150.000	140.000
1500 4 puertas	1960	330.000-350.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTAS REALIZ.
AUSTIN			
4 ton.	1046 con baranda	120.000-130.000	
AUTOAR			
	1956 Pick-up	140.000-160.000	
	1957 pick-up	160.000-180.000	
	1959 pick-up	200.000	
BEDFORD			
5 ton.	1946 con baranda	130.000-150.000	
6 ton.	1957 con baranda	300.000-320.000	
6 ton.	1957 furgón no integ.	310.000-330.000	
6 ton. diesel	1960 volcador	440.000-460.000	
6 ton.	1961 furgón integral	600.000	
6 ton.	1962 volcador	660.000	
BORGWARD			
B-611	1960 con baranda	230.000-260.000	
B-611	1961 con baranda	300.000-340.000	
B-611	1962 furgón ni integ.	410.000	
CHEVROLET			
1 ton.	1946 pick-up	140.000-160.000	
6 ton.	1946 con baranda	230.000-250.000	
6 ton.	1946 volcador	220.000-250.000	
4400	1957 furgón integral	370.000	
6500	1957 con baranda	360.000-390.000	
750 Kg.	1960 furgón no integ.	380.000-400.000	390.000
750 Kg.	1962 pick-up	460.000-490.000	
750 Kg.	1963 pick-up	570.000	
DE SOTO			
1 ton.	1946 furgón no integ.	140.000-160.000	
D-500	1957 con baranda	250.000-300.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-360.000	340.000
D-400	1960 con baranda	540.000-570.000	
D-400	1961 furgón no integ.	520.000	
DODGE			
6 ton.	1946 con baranda	180.000	
D-500	1957 con baranda	280.000-300.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-350.000	
D-100	1961 pick-up	380.000-400.000	
D-100	1962 pick-up	470.000-490.000	
D-400			
FARGO	1962 con baranda	560.000-570.000	
4 ton.	1946 con baranda	170.000	
D-500	1957 con baranda	270.000-300.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-350.000	
D-400	1961 furgón no integ.	550.000	
D-100	1962 pick-up	460.000-500.000	
D-400	1962 volcador	600.000-620.000	
FIAT			
682	1958 con baranda rut.	590.000-620.000	
682	1958 tractor	560.000	
FORD			
1/2 ton.	1940 pick-up	90.000-110.000	
6 ton.	1946 volcador	190.000-210.000	
F-500 8 cil.	1957 con baranda	300.000-320.000	
F-100	1960 pick-up	350.000-380.000	370.000
F-600	1960 con baranda	450.000-480.000	
F-100	1961 pick-up	400.000-430.000	420.000
F-600	1961 con baranda	560.000	
F-500	1962 pick-up	530.000	
F-600	1962 con baranda	580.000-600.000	
G. M. C.			
6 ton.	1957 con baranda	320.000-340.000	
6 ton.	1957 furgón no integ.	350.000	
6 ton.	1957 volcador	380.000	
INTERNACIONAL			
6 ton.	1946 con baranda	350.000	
6 ton.	1957 volcador	340.000	
JEEP			
Willys	1946/47 pick-up	90.000-100.000	85.000
Ika	1957/58 pick-up	160.000-180.000	
Ika	1961 pick-up	220.000-250.000	
MAGIRUZ-DEUTZ			
Saturn	1956 con baranda	200.000-230.000	
Saturn	1956 furgón no integ.	230.000-250.000	
MERCEDES-BENZ			
170 diesel	1951 pick-up	160.000-190.000	
170 diesel	1953 pick-up	180.000-200.000	
3500	1953 furgón no integ.	460.000	
170 diesel	1955 pick-up	240.000-270.000	
L-312	1961 volcador	780.000	
MORRIS			
Scamell	1957 con baranda	270.000	260.000
Scamell	1957 furgón no integ.	260.000-280.000	
VOLVO			
Viking	1946 con baranda	160.000	
Viking	1946 volcador	170.000	

precios de los autos 0 Km.

AUTO UNION 1000 S, 4 puertas	578.000.—
AUTO UNION Rural Universal 1000	578.000.—
BAMBI, 2 puertas (microcoupé)	185.000.—
CISITALIA Spyder T. Special —750 cc., 40 HP—, 2 puertas	525.000.—
CISITALIA W End Rural —750 cc., 35 HP—, 2 puertas	465.000.—
CISITALIA W. End Mixto —750 cc., 35 HP.—	415.000.—
CITROEN 2 CV, AZL-17 C, 4 puertas	375.000.—
CITROEN 2 CV, AZL-EC C, 4 puertas	397.000.—
CHEVROLET "Súper 64", 4 puertas	915.000.—
DE CARLO 700, 2 puertas	340.000.—
DI TELLA 1500, 4 puertas	660.000.—
DI TELLA "Magnette"', 4 puertas	780.000.—
DI TELLA Traveller, 4 puertas	730.000.—
ESTANCIERA 2 puertas, tracción simple	626.200.—
ESTANCIERA 2 puertas, tracción doble	700.200.—
ESTANCIERA Rural Taxi, 3 puertas	644.500.—
FIAT 750, 2 puertas	414.000.—
FIAT 1500 Gran Classe, 4 puertas	696.000.—
FORD "Falcon", 4 puertas, Standard	801.200.—
FORD "Falcon", 4 puertas, de Lujo	872.405.—
ISARD 700, 2 puertas	398.500.—
ISARD 700 Kombi, 2 puertas	423.500.—
JEEP tracción simple	387.000.—
JEEP tracción doble	487.800.—
N.S.U. Prinz 34 HP., 2 puertas	330.000.—
PEUGEOT 403, 4 puertas	739.000.—
PEUGEOT 404, 4 puertas	859.000.—
PEUGEOT 404 Rural 4 puertas	939.000.—
RAMBLER Classic de Lujo 550, 4 puertas	761.600.—
RAMBLER Classic Custom 660, 4 puertas	797.500.—
RAMBLER Cross-Country 660, 4 puertas	834.000.—
RAMBLER AMBASSADOR 990, 4 puertas	960.200.—
RENAULT 4 L, 4 puertas	434.800.—
RENAULT Dauphine, 4 puertas	435.600.—
RENAULT Gordini, 4 puertas	506.800.—
VALIANT III, 4 puertas	910.000.—

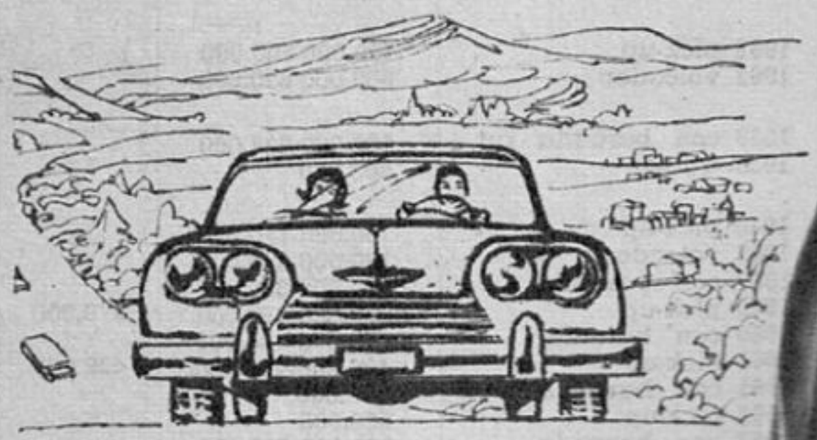
Prefiera lo mejor

Willard ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 467/71 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

DISFRUTE
PLENAMENTE DE SU VIAJE!



Use SISTEMA Delgado CON SEGURO DE VIDA

EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

NUEVO MODELO SPORT
PARA CABALLEROS (Botita)
Sumamente flexible y durable, con **suela de goma integral** exclusiva de Sistema Delgado.

81-17-151-21

FLORIDA ESQ. CORRIENTES,
CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784-Avellaneda: AV. MITRE 229
Rosario: CORDOBA 1090 - Mar del Plata: RIVADAVIA 2637
Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434 - C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

INDUSTRIA ARGENTINA

VALDEZ S.R.L.

ALPI
EN LA REPUBLICA

En el 20º Aniversario de su fundación, ALPI celebró su Primera Convención Nacional. En ella se arribó a la conclusión de que **todos los ALPI de la República quieren trabajar más y mejor.** Y... para eso, necesitan de Ud. Apoye al Centro ALPI próximo a su domicilio para que pueda atender a **todo tipo de inválidos del aparato motor** y ayúdenos a crear nuevos Centros ALPI donde sean necesarios.

1943 - 17 de Diciembre - 1963

ALPI

ES MUCHO LO REALIZADO.
PERO MUCHO MAS QUEDA POR REALIZAR!

Billinghurst 2447 - T.E. 83-7919, Buenos Aires

	ALPI CORDOBA	ALPI SANTA FE	ALPI TUCUMAN	ALPI SALTA	ALPI JUJUY	ALPI RAFAELA	ALPI CHACABUCO	ALPI TRES ARROYOS	ALPI CHIVILCOY	ALPI SUIPACHA	ALPI CENTRAL	ALPI TOTALES
Enfermos asistidos	471	190	821	121	50	44	448	267	67	38	1710	3727
Consultas médicas	1614	503	1770	256	110	119	257	88	263	11	5780	10.761
Sesiones kinésicas	1182	2007	15.250	6659	506	1898	1868	—	1966	2790	25.787	58.673
Sesiones T.O. y otras terapias	24	808	2354	436	10	1209	100	—	—	—	5130	10.071
Análisis y Radiografías	82	185	165	29	—	7	50	4	35	23	6440	6.990
Intervenciones quirúrgicas	16	13	—	23	18	1	12	—	11	6	426	526
Yesos	5	32	30	15	31	3	15	—	16	8	350	507
Aparatos por valor de:	$ 119.865.-	$ 167.247.-	$ 294.426.-	$ 231.979.-	$ 120.000.-	$ 170.644,50	$ 102.800.-	$ 235.550.-	$ 61.950.-	$ 19.131.-	$ 3.264.335.-	$ 4.887.867,50
Médicos	5	5	3	10	2	2	1	1	1	1	22	53
Asistentes sociales	1	5	1	—	1	—	4	—	—	2	11	25
Fisioterapeutas	4	6	9	17	3	6	2	1	1	1	23	73
Maestros	2	2	5	7	—	—	—	—	—	3	1	20
Personal administrativo	2	1	5	3	—	1	2	1	1		13	29
Personal maestranza	2	2	8	6	—	1	1	2	2	6	23	53
Vacunas aplicadas	28.316	6801	9325	2500	2140	3112	1809	6879	7060	522	366.771	435.825
Gastos viáticos y transportes	—	$ 92.040,95	$ 74.118.-	—	$ 30.000.-	$ 5.760,05	—	$ 23.258.-	$ 8.827.-	$ 1.398.-	$ 32.891.-	$ 268.294.-
Gastos ropas y medicinas	—	$ 19.306,60	$ 4.235.-	—	—	$ 4.398,30	—	$ 56.086,80	$ 670.-	—	$ 57.092,40	$ 141.768,90
Otros gastos de asist. social	$ 37.850,55	$ 21.405,60	$ 139.368.-	$ 142.293,25	—	$ 5.800.-	—	—	$ 114.605.-	—	$ 12.256.-	$ 473.268,40
Gastos del último ejercicio	$ 1.187.132.-	$ 1.347.222.-	$ 12.000.000.-	$ 1.159.736.-	$ 102.827.-	$ 581.676.-	$ 406.884.-	$ 692.140.-	$ 816.457.-	$ 102.827.-	$ 40.390.200.-	$ 58.566.101.-

SECRETEANDO

Sobremesa con el secretario técnico de "Parabrisas"

MAS HELICES: Del señor Luis Baqueriza, de Capital Federal: "Soy lector de PARABRISAS y he leído con gran interés la carta que el señor Julián Revoux les envió y que ustedes publicaron en la página 120 del número 40.

"Les escribo para informarles que hay un pequeño error en dicha carta. En efecto, el señor Robertie nunca fue propietario de la Confitería "Los Dos Chinos", sino de la casa "A los Mandarines".

"En la gerencia de la casa central de dicha compañía hay una foto del susodicho "auto"... Aprovecho la oportunidad para felicitarlo por su publicación..."

Muchas gracias por (a) la información adicional y (b) las felicitaciones.

PISTONEO: El tema temperatura trae a colación otra observación. Muchas veces se produce pistoneo en coches no normalmente proclives a este fenómeno, por el solo hecho de que los motores se calientan excesivamente, cosa que puede ocurrir en el tránsito urbano muy pesado. Si su coche empieza a pistonear repentinamente, pero deja de hacerlo en cuanto el motor se enfría, la conclusión es que se había calentado excesivamente y que por esa circunstancia había sobrevenido el pistoneo.

COLABORACION DESINTERESADA: Tenemos mucho gusto en destacar el simpático gesto de los señores C. A. Benedetti, Antonio E. Ali Greppi y Alberto S. Benedetti (h), quienes nos escriben desde Lobos (PBA), diciéndonos: "Hemos comenzado a participar en carreras de regularidad y, como "hinchas" de esa revista, vestimos nuestro "Gran Clase" con la inscripción de **Parabrisas**..."

Nuevamente, gracias por el gesto. Pero manejen con cuidado, ¿eh? No vaya a ser que cometan infracciones con un auto pintado con la inscripción de **Parabrisas.** Para eso, ya bastan nuestros postiracundos testers...

Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 6548

Registro de la propiedad Intelectual Nº 813.190.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

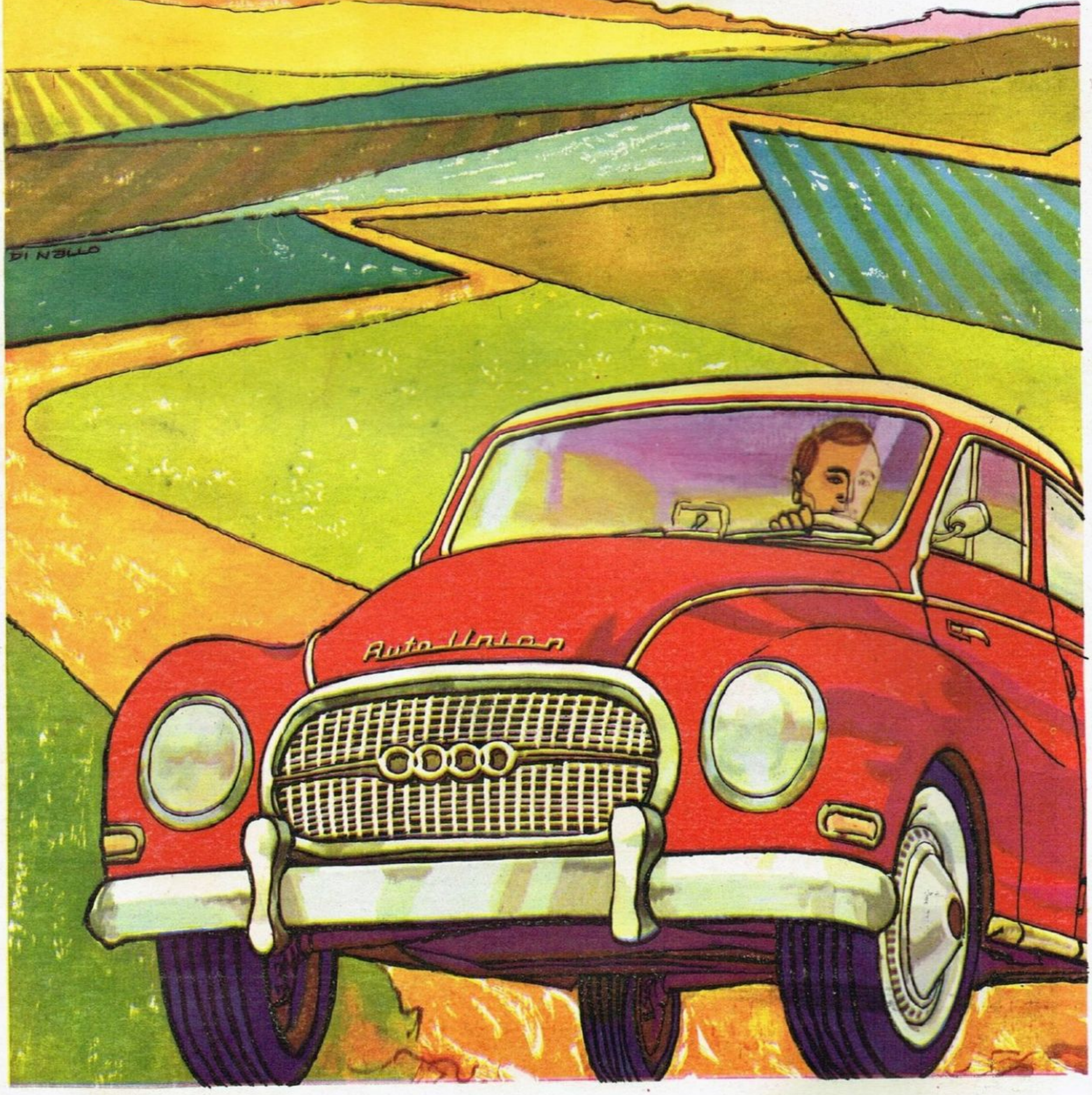
https://argentoteca.blogspot.com

DUEÑO Y SEÑOR DE LA RUTA...

SI LO ES DE UN AUTO UNION!

Sea señor de la ruta con el coche que responde siempre y hágase dueño de un AUTO UNION de sobria elegancia, robusto chasis, sencillez mecánica, velocidad, potencia, óptimo rendimiento. Sea realmente dueño y señor de la ruta con su AUTO UNION!

AUTO UNION



Producido por:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

Más largo, más amplio, con mayor espacio interior, con asientos cómodos y mullidos. La majestad y grandeza del VALIANT III se ven también en su técnica. Incorpora los más avanzados refinamientos mecánicos: alternador, motor "Slant Six" de 137 HP., frenos con Duo-Servo y nuevo diferencial que aprovecha al máximo la potencia extra.

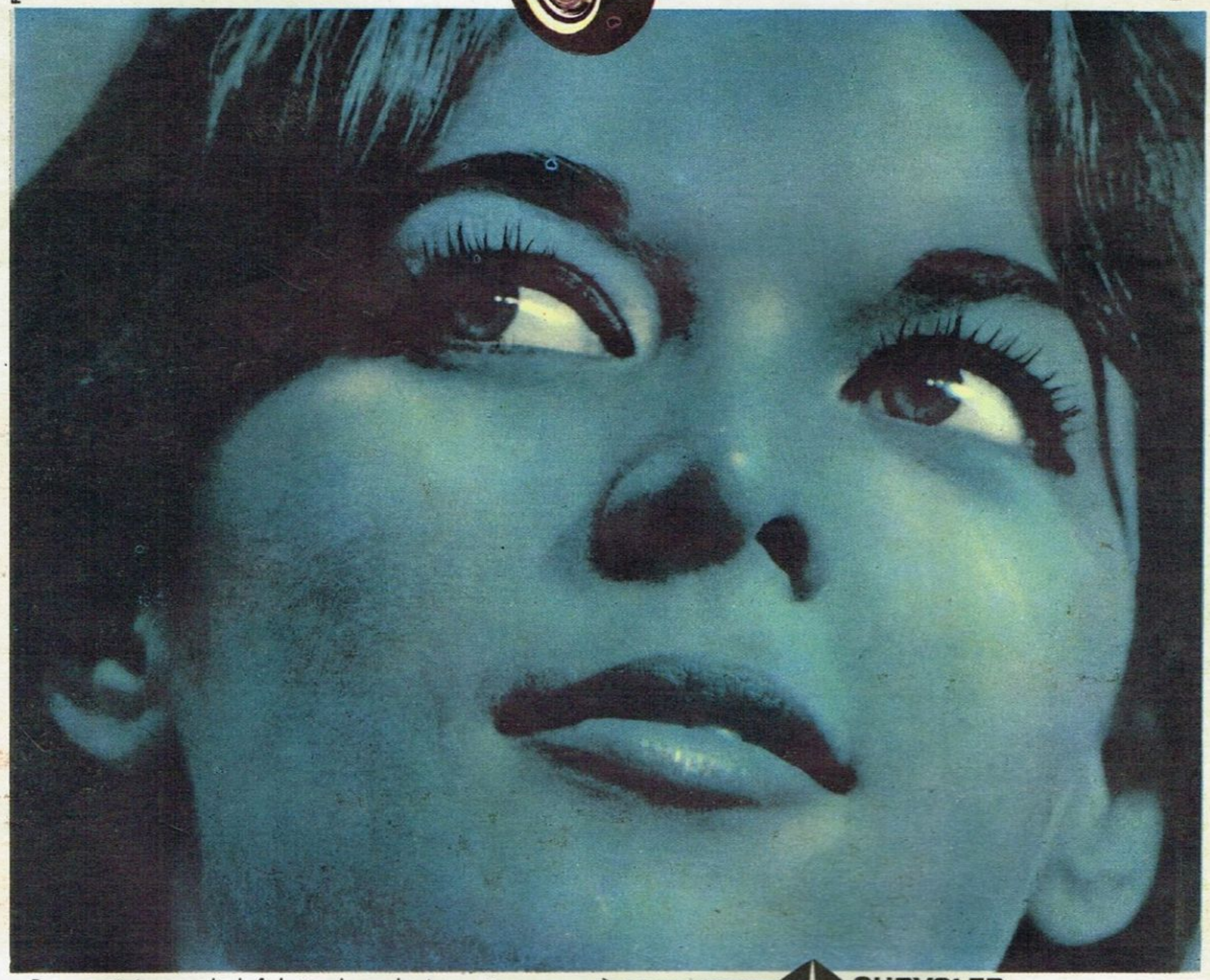
Como Ud. lo soñó... es realmente GRANDE el

VALIANT III

DE CHRYSLER

Fernández • Balza

TODOS LOS ACCESORIOS
YA ESTAN INCLUIDOS EN
EL PRECIO DE SU VALIANT III



De prestigio mundial, fabricado en la Argentina por: FÈVRE Y BASSET S.A.C.I. — CHRYSLER ARGENTINA S.A.

https://argentoteca.blogspot.com